GÜNTHER SCHWARBERG

TINTA ATACULUI: VASUL CAP ARCOMA

GÜNTHER SCHWARBERG

ȚINTA ATACULUI: vasul CAP ARCONA

Cea mai mare catastrofă maritimă din istoria omenirii

Traducere din limba germană
de EMERIC DEUTSCH și ILEANA SGARBURA

EDITURA BĂLCESCU, BUCUREȘTI – 1990

Redactor : ADELA MOTOC

Coperta : GHEORGHE BALTOC

ISBN 973-28-0024-0

GÜNTHER SCHWARBERG

„ANGRIFFSZIEL CAP ARCONA"

STERN-Buch im Verlag Gruner + Jahr AG & CO.
Hamburg, 1983

Omul care a scufundat „Cap Arcona"

Omul se numeşte Rumbold. Martin Trevor Scott Rumbold. S-a născut în 1922 într-un orăşel pe nume Beckenham, situat în comitatul Kent, la o distanţă de aproximativ 120 kilometri sud de Londra. Acolo trăieşte şi astăzi.

Este un om prietenos, puţin cam corpolent, de un umor englezesc. Oamenii, vecinii săi îl ascultă cu plăcere cînd le vorbeşte despre arbuştii de toamnă din grădina sa. Şi clienţii săi îl simpatizează. Martin Rumbold vinde computere. Această ocupaţie îl satisface. Este un om care savurează viaţa. Soţia lui, cu care s-a căsătorit cu 36 de ani în urmă, se numeşte Majorie. Din cînd în cînd, pleacă împreună cu avionul în Florida pentru a-şi vizita fiul. Acesta are 35 de ani, lucrează acolo în calitate de consilier economic, este căsătorit şi are doi copii. Martin Trevor Scott Rumbold şi soţia lui Majorie duc nepoţilor munţi de cadouri.

Martin Rumbold păstrează, în dulapul său, cîteva fotografii din timpul războiului, printre care şi pe aceea a unui vapor răsturnat, un steag al escadrilei 263 a aviaţiei britanice „Royal Air Force", purtînd iscăliturile tuturor piloţilor, şi jurnalul său de bord. În acesta se găsesc, în dreptul datei de 3 mai 1945, două însemnări : „Abortive shipping strike, flying time 1.30 hours, 860 lb. rockets

fired — landed B 150". Şi „2. Flying time 1.20 hours — Good fire going after attack." (Atac aerian întrerupt asupra unor nave în marş, durata zborului 1 oră şi 30 de minute, lansat 860 lb. rachete — aterizat pe pista B 150. Şi : 2. Durata zborului 1 oră şi 20 de minute. După atac, a putut fi văzut un incendiu zdravăn.)

Bărbatul pe nume Martin Trevor Scott Rumbold nu s-a întrebat niciodată — nici măcar după data de 3 mai 1945 — ce a distrus acel „incendiu zdravăn", provocat de atacul efectuat de el. Au trecut 37 de ani pînă să afle că în acel incendiu au pierit aproximativ 7500 de oameni şi că lui, Martin Trevor Scott Rumbold, i se datorează, prin rachetele pe care le-a lansat, cea mai mare catastrofă navală din istoria omenirii.

Dar nu numai lui. A participat şi Don Saunders. Şi Pierre Clostermann. Şi Peter West. Au mai fost şi alţi cîţiva piloţi din „Royal Air Force". Dar nici unul din ei nu a bănuit ce greşeală istorică s-a comis atunci . căci pe nimeni în lume nu aşteptaseră atît de mult cei 7 500 de oameni ca pe cei ce i-au trimis la moarte în acele clipe.

Iar dumneavoastră, cei care citiţi aceste rînduri, aţi aflat despre ea ? Dumneavoastră ştiţi că acel eveniment nu s-a petrecut undeva departe în mare, ci în dreptul portului Neustadt din Golful Lübeck, în ziua de 3 mai 1945 ? Acolo stăteau ancorate trei vase, pe care erau îngrămădiţi zece mii de prizonieri din lagăre de concentrare germane, care aşteptau ziua eliberării lor de către englezi. Şi cînd au venit, englezii au incendiat vasele cu rachetele pe care le-au lansat şi vasele s-au scufundat.

Cum este cu putinţă ca aproape nimeni de la noi, aproape nimeni din Anglia să nu cunoască această întîmplare ?

Patru amabili domni în vîrstă

Toți au în jur de 60 de ani. Toți sînt amabili, chiar dacă ceva mai greoi, și vorbesc despre vremurile bune de altădată, pe cînd se mai cățărau în aparatele lor „Typhoon" și „Tempest" pentru a trage în locomotivele germane sau a lansa cîteva rachete peste *good old Germany*. Martin Rumbold, Don Saunders, Peter West, Pierre Clostermann. „Sincer vorbind, spune Martin Rumbold, noi nu prea ne-am gîndit atunci la oamenii aflați pe vasele acelea. Nici la părinți sau prieteni, și nici nu ne-am întrebat dacă ceea ce facem este un lucru bun sau nu. Ne-am gîndit numai la ordinul pe care-l aveam în mînă și că trebuie să-l îndeplinim «cît mai bine posibil»"

În orice caz, îndeletnicirea aceea era de o mie de ori mai interesantă decît tot ceea ce făcuse Martin Rumbold pînă atunci : la vîrsta de 17 ani fusese trimis de tatăl său, el însuși funcționar de bancă, să se angajeze la societatea de asigurări „Phoenix". „Ocupația respectivă mă plictisea ingrozitor și, într-o bună zi, m-am prezentat la biroul de recrutări al lui «Royal Air Force» (RAF), situat lîngă clădirea societății de asigurări. M-am prezentat ca voluntar. Asta s-a petrecut în 1940."

Locul plictiselii l-au luat, la Uxbridge lîngă Londra, un test pentru viitorii piloți, și la Newquay, în comitatul Cornwall, inițierea de bază în domeniile navigației aeriene, radiofoniei și tirului. După aceea, Martin Rumbold a învățat în Statele Unite ale Americii pilotajul. În Florida. Ca civil, căci Hitler nu declarase încă război Statelor Unite ale Americii, și, pentru a păstra aparențele de neutralitate, piloții englezi mai trebuiau încă să-și facă exercițiile deghizați în civili, tot așa cum piloții americani trebuiau să poarte în Anglia uniforme britanice.

Apoi Martin Rumbold a zburat pe aparate „Hurricane" și „Spitfire" în bătălia de la El Alamein, în Africa de

Nord, fiind decorat cu „Distinguished Flying Cross", Crucea de onoare pentru remarcabile performanțe de zbor. Aceasta a fost în 1942. Un an după aceea, îndeplinea misiuni de zbor în acțiunile din Sicilia și Italia. Și peste încă un an, Martin Rumbold se instruia acasă, în Anglia, pe cele mai moderne avioane de luptă britanice „Typhoon". A fost unul dintre cei dintîi piloți care au învățat să lanseze rachete. Și a învățat atît de bine, și-a pus în practică cunoștințele, cu prilejul debarcării aliaților pe coasta Atlanticului, cu atîta convingere, încît a devenit cel mai tînăr căpitan de escadrilă din „Royal Air Force".

Escadrila sa avansa o dată cu trupele engleze mereu în direcția Germaniei, pînă cînd, în cele din urmă, au fost cantonați la un „cuib" al aviației germane numit Ahlhorn, grav avariat de raidurile britanice, dar redat de nevoie spre folosință. De acolo a pornit el în acea zi de 3 mai 1945 la atacul asupra vaselor maritime soldat cu un „incendiu zdravăn".

Cu aceasta, războiul s-a terminat pentru Martin Trevor Scott Rumbold. Fusese ultimul său raid. A mai stat cîtva timp la Cartierul general al comandamentului, la Blankenese, lîngă Hamburg, mult mai la nord de Elba. Ulterior, a zburat înapoi în Anglia și a fost demobilizat.

Împlinise 22 de ani. Nu avea nici o prietenă. După doi ani, a cunoscut-o pe Majorie și s-a căsătorit numaidecît cu ea. Și-au cumpărat un „pub", un birt, în localitatea Lewisham, la sud de Londra. Dar nu era ceva potrivit pentru ei. Curînd, au renunțat la pub ; și ceea ce Martin Trevor Scott Rumbold apreciase, în timpul războiului, ca fiind ceva extrem de plictisitor, și anume slujba ca funcționar într-un mare birou, a devenit destinul său pe viață ; 35 de ani i-a fost dat să lucreze, în subordinea mai multor șefi, inițial, la o firmă de produse chimice, iar acum la un mare fabricant de computere. Eroul aerului de două ori

decorat își recitește, din cînd în cînd, cu nostalgie jurnalele de bord. Numele de „Cap Arcona" nu l-a auzit niciodată.

În fiecare dimineață, aproximativ la aceeași oră, Don Saunders își deschide debitul de ziare și țigări de pe Parliament Road din Middlesbrough, un oraș industrial și port pestilențial din nordul Angliei, căruia Don Saunders, închizîndu-și magazinul, îi întoarce spatele în fiecare după-amiază de miercuri și în fiecare duminică la prînz. În aceste zile, el pleacă cu soția sa Margrith, trecînd prin mlaștini, la o depărtare de treizeci de mile spre sud. Acolo își are paradisul său. La Beadlam se află un mic bungalov care oferă o largă perspectivă de pe colină spre cîmpiile nordului Angliei. Don crește acolo trandafiri din sortul „New Dawn", cultivă legume, recoltează mere și merge în fiecare după-amiază la „Calul alb" *to get drunk*, pentru a se cherchelui, căci îi este lehamite de viața pe care o duce în Middlesbrough cu debitul său de țigări și ziare. Încă un an, cel mult, și, după aceea, va renunța la debit și se va retrage complet printre trandafiri și legume și la „Calul alb". Așa spune el. Margrith însă clatină din cap, deoarece este vorba și de viața ei, viață de profesoară la Universitatea populară, mamă a trei fiice mari, și ea nu ar vrea să renunțe la această activitate, chiar dacă Don o dorește. Sînt împreună de 36 de ani, de atunci de cînd el, coborînd din avion, i-a declarat că nu se va mai urca niciodată într-un aparat de zbor, după ce a trecut prin ceea ce a trecut. Are, acum, șaizeci de ani. Cînd a trăit evenimentul la care se gîndește, tocmai împlinea 21 de ani.

Francezul Pierre Clostermann avea atunci 24 de ani. Spre deosebire de Saunders, el a rămas fidel pe viață aviației. E un om bogat, deputat în Adunarea Națională Franceză, cavaler al Legiunii de onoare, vicepreședinte al Societății „Cessna Aircraft Company" și director general al „Reims Aviation". Un conservator care și-a atîrnat deasupra biroului fotografia generalului de Gaulle cu

semnătura acestuia. Nu are o părere bună despre președintele Mitterrand — Clostermann este un industriaș. Bogăția i-a căzut în poală. Tatăl său a fost ambasador al Franței în Brazilia, Uruguay, Argentina, Chile. La moșia bunicilor săi se întîlneau reprezentanții lumii selecte, bogate. De Gaulle a jucat acolo golf, Churchill a locuit acolo, Truman venea în vizită, iar Eisenhower a făcut o scurtă vizită. Acolo și-a însușit stilul său de viață Pierre Clostermann un „businessman" cu alură sportivă, care, în timpul liber, pleacă la pescuit cu un Landrover. A scris și o carte despre pescuit „Peștii mari". De asemenea, alte cîteva cărți despre perioada cînd era pilot, căci, pe vremea aceea, era cel mai cunoscut erou al aviației franceze, care se compara singur, adesea și fără falsă modestie, cu aviatorii naziști Galland și Rudel. Cea mai cunoscută carte a lui se intitulează „Marea arenă. Amintirile unui pilot de vînătoare francez din RAF." Oamenii mai modești, ca Don Saunders și cîțiva dintre camarazii săi, îl socoteau în taină, încă de pe atunci, pe Pierre Clostermann, un fanfaron.

Nu același lucru se poate spune despre Peter West, care a fost el însuși un gentleman, nu în sensul francez, ci în cel englez al cuvîntului. Reținut, corect, jucător de crichet pilot de profesie. Ca și Pierre Clostermann, a rămas, tot timpul vieții sale, fidel avionului. Nu în calitate de director, fabricant sau aviator amator, ci ca ofițer în „Royal Air Force". Și, deși pensionat cu șase ani în urmă, continuă să poarte și astăzi acea cravată specifică de culoare albastru-închis, cu un mic însemn roșu al avionului, pe care numai piloții ce au la activul lor un total de peste o mie ore de zbor au voie s-o poarte. Și-a cumpărat, nu de mult, o casă la țară : Hill Cottage. O vilă situată pe o colină, lîngă Torrington, într-o frumoasă regiune din sud-vestul Angliei în parcul natural de la Devon. La cei 63 de ani ai săi, Peter West este un sportiv, membru de club, regalist, arătînd

mult mai tînăr. Răsfoiește adeseori jurnalele sale de bord din timpul războiului. Uneori, deschide la pagina ce arată șase Cruci de fier : șase avioane germane doborîte. S-a întîmplat la 3 mai 1945. El avea, pe vremea aceea, 25 de ani.

Vor izbuti liderii naziști să fugă în Norvegia ?

În ziua de 3 mai 1945, piloții englezi au fost treziți la orele 4 dimineața, înainte de răsăritul soarelui. La Ahlhorn, ca și la Fassberg, peste tot unde era prezentă „Royal Air Force", ceremonia de dimineață se desfășura la fel. Un soldat al poliției militare intra în dormitoare, spunînd : „The morning tea, Sir" și așeza lîngă patul fiecărui pilot o ceașcă de ceai slab. Căpitanul de escadrilă Rumbold a trebuit să se prezinte, la orele 5 dimineața, la „Operations Room", centrul de comandă al operațiunilor, instalat într-o rulotă spațioasă. Clădirile din Ahlhorn fuseseră, aproape toate, distruse de bombe. Ofițerul de informații i-a înmînat lui Rumbold „briefing"-ul, instrucțiunile privitoare la obiectivul raidului : o importantă concentrare de vase în Marea Baltică.

Rumbold își aduce aminte : „Primisem cu cîteva zile înainte încă un raport secret în sensul că lideri naziști ar vrea să-și mute sediul în Norvegia, ultima țară pe care, în afară de Danemarca, o mai aveau sub controlul lor. Voiau să continue de acolo lupta."

O informație eronată, dar care s-a menținut pînă azi în relatările britanice despre ultimele zile ale războiului, dar și, firește, în capetele oamenilor. În istoria oficioasă a aviației engleze, „Royal Air Force", scrisă de Hillary St. G. Saunders, se spune :

„La 3 mai 1945 Dönitz, succesorul lui Hitler după sinuciderea acestuia survenită la 30 aprilie, și-a trimis împuterniciții la Cartierul general al lui Montgomery de la Lüneburger Heide. În perioada aceea, ba chiar și cu mult înainte, căpeteniile de rang superior sau inferior ale Germaniei au fost cuprinse de panică. În căutarea unor posibilități de refugiu, ele priveau nostalgic, peste Marea Baltică, spre Norvegia. Într-acolo ar fi vrut să evadeze, alcătuind, în acest scop, mari convoaie de vase, în total vreo 500 de vase, în marile golfuri de la Lübeck și Kiel. Pentru moment, părea verosimil că nu ar intenționa numai să fugă, ci și să continue lupta. Imediat după ieșirea lor în larg, convoaiele au fost atacate de avioanele Flotei a 2-a aeriene tactice. S-au depus toate eforturile în vederea anihilării acestei ultime acțiuni disperate, pentru că se presupunea că, după toate probabilitățile, un anumit număr de conducători naziști de grade superioare ar putea să se găsească la bordul unora dintre aceste vase". * Și așa era scris și în ordinul nr. 263 primit de căpitanul de escadrilă Rumbold pentru al său „Birthday Squadron" (Escadrila „Ziua de naștere") „Ordinul de operații nr. 71. Fotografii aeriene arată ample mișcări de vase inamice plecate din porturi ale regiunii Schleswig-Holstein. Obiectivul constă în distrugerea acestor concentrări de vase, în cursul unei zile întregi, într-o zonă situată la vest de insula Poel".

Rumbold i-a informat pe ceilalți șapte piloți ai escadrilei sale asupra ordinului, obiectivului și traseului de zbor. S-au urcat apoi în jeepuri, plecînd la culoarul de rulare. Motoarele erau deja încălzite. Cele opt aparate „Typhoon" și-au luat zborul unul după altul. Fiecare dintre ele avea cîte opt rachete sub aripi.

---

* Saunders : „Royal Air Force" 1939—1945, vol. 3, The Fight is Won, HMSO 1954, Paperback edition 1975, p. 292.

Confortul inamicului

În timp ce Rumbold şi escadrila sa se aflau deja în văzduh, piloţii escadrei 122 îşi luau micul dejun în confortabila popotă a ofiţerilor de la Fassberg, situat la 150 kilometri în vest. Aici nu fusese distrus nimic. Aviaţia germană lăsase în urma ei un lux de care piloţii de la „Royal Air Force" se dezobişnuiseră de mult. „Bazine de înot, popicărie, un cinematograf, săli de biliard, berării, săli de concerte, biblioteci şi un mobilier splendid făceau parte integrantă din condiţiile de viaţă confortabile, pe care le ofereau nemţii aviaţiei lor. În Anglia, «Royal Air Force» a fost cantonată ani în şir în barăci de tablă ondulată. Nu am văzut niciodată o popotă engleză pentru ofiţeri ce ar fi putut fi asemuită celei a aviaţiei germane... Bărbaţii ajunşi aici pe neaşteptate au profitat la maximum de clădirile naziştilor, au dormit în paturile naziştilor şi au folosit camerele lor de baie, toate acestea fiind cu mult mai bune decît orice de care avuseseră ei parte de multă vreme", scrie corespondentul de război britanic Roger Montgomery în revista „Aeronautics" *.

Nu numai că, pentru prima oară, aceşti aviatori englezi nu au mai dormit în corturi, ci într-o cazarmă a cuibului de aviaţie de la Fassberg, pe al cărui edificiu principal mai stătea scris: „Construit între anii 1933—1935, în timpul guvernării lui Adolf Hitler", dar ei nu mai erau obişnuiţi nici cu o mîncare atît de abundentă ca aceea pe care le-o servea bucătăria de aici. De la înfiinţarea ei la 15 februarie 1943, escadra 122 dusese o viaţă spartană. „Antrenamentele Sparta" s-au numit primele zece zile ale lunii martie 1943, timp în care soldaţii aviatori s-au pregătit pentru perioada debarcării în Franţa şi pentru supravieţuire după lansarea lor în spatele frontului german „Antrenamentul trebuie să-l pregă-

* „Aeronautics" Londra, vol. 12, nr. 5, iunie 45, pp. 39/40.

tească pe fiecare în parte pentru condiții grele de viață în natura liberă, și anume cît mai dur posibil. Se dormea în corturi, fără pături pliate cu o grijă penibil de meticuloasă, fără sobe, saltele, covoare și altele de acest fel, lucruri ce mult mai tîrziu aveau să devină treptat accesibile. Se mîncau minuscule rații de corned beef și biscuiți — toate acestea în proaspătul aer de martie, căci corturi pentru cantină nu existau. Iar cutiile de conserve de carne purtau limpede data anului — 1915, biscuiții avînd, de asemenea, o vîrstă onorabilă. Închiși într-un cantonament fără lumină și fără căldură, fără evenimente mai de seamă, aveau condiții de viață mai severe decît cele din perioada ulterioară petrecută pe continent", se putea citi mai tîrziu în jurnalul de bord al escadrei. *

Aceasta a fost situația la Zeals, comitatul Somerset, înainte ca escadrila 122 să fi luat parte la misiunea de care ne ocupăm. Ajunseseră la Fassberg, trecînd pe la aeroporturi militare din Normandia, zburînd peste Grimberghen în Belgia, peste Volkel în Olanda și Hopsten lîngă Rheine. Și cu cît înaintau mai mult spre nord, cu atît mai mult se apropiau de sfîrșitul războiului. Bănuiau că acel 3 mai 1945 ar putea fi ultima lor zi de luptă.

Apoi, au luat startul. Asemenea aparatelor „Typhoon" ce au decolat de la Ahlhorn, și aparatele „Tempest" au zburat de la Fassberg în direcția Schleswig-Holstein. Vremea a fost nefavorabilă. Limita de jos a norilor era de 1000 pînă la 2000 picioare, adică 300 pînă la 600 metri. Au intervenit averse sporadice, îndeosebi în zona de coastă. Vizibilitatea s-a ameliorat în general în cursul dimineții, fiind acceptabilă pînă la o distanță de aproximativ zece kilometri.

Un atac asupra vaselor nu era posibil în asemenea condiții. În locul acestuia, alt obiectiv a fost dat acum

* „The History of 122 Wing, 83 Group, Second Tactical Air Force". Kobenhaven, 1945.

misiunii de luptă „Atacați transporturi militare în regiunea Schleswig". Saunders își amintește : „Eram plutonierul de stat-major D.G. Saunders cu numărul 1481561. Un jeep ne-a adus la detașamentul de informații, unde ofițerul de informații ne-a spus ce urma să se întîmple. Am decolat de îndată ce s-a luminat de ziuă, executînd mai întîi un raid în regiunea Plön".

Cu o noapte înainte, își făcuse apariția la Plön noul „Führer" al Marelui Reich German și succesorul lui Hitler, Mare amiral Karl Dönitz, care în fața englezilor ce înaintau se retrăgea de la cartierul său general pentru a fugi mai departe spre nord. Nu în Norvegia, așa cum credea serviciul de recunoaștere britanic, ci la Flensburg, cel din urmă ungher german ce le mai rămăsese naziștilor. Tot astfel, nici concentrarea flotei în Marea Baltică nu era destinată, așa cum au conchis englezii, să servească pentru fuga spre nord a multor căpetenii naziste, mari și mici, ci transportului de retragere a armatei germane învinse de la est spre vest, de la ruși la englezi și americani.

„Chiar și decolarea s-a amînat din cauza deosebit de puternicei acțiuni inamice cu aparate «Jabo»*, scrie adjutantul lui Dönitz, Lüdde-Neurath, în cartea sa „Guvernul Dönitz".** Și, mai departe : „În imediata apropiere a barăcilor noastre de la Plön, aviatori zburînd la mică altitudine au distrus, pe lîngă propriile noastre vehicule, și autobuze suedeze, cu tot marcajul lor clar și bătător la ochi.*** Noi înșine — Dönitz, Schwerin von Kro-

---

* Prescurtare utilizată în limbajul militar german pentru Jagdbomber — bombardiere de vînătoare.

** Lüdde-Neurath: „Regierung Dönitz", ed. Leoni, 1981, p. 63.

*** Crucea Roșie Suedeză a organizat, spre sfîrșitul războiului, o acțiune de salvare a deținuților scandinavi din lagărele de concentrare naziste. Autobuzele erau vopsite în alb și marcate cu mari cruci roșii, vizibile pentru avioane. Indicații precise asupra mișcărilor acestor transporturi au fost transmise, de fiecare dată, comandamentelor militare ale Aliaților. În pofida acestor

sigk* și eu — rulam într-o limuzină blindată, un Mercedes, greu de 5 tone, spre ținta noastră: Flensburg. Mașina, un cadou — dar și un ordin — al lui Hitler, deși socotită rezistentă în fața oricărui atentat, s-a dovedit totuși incapabilă să mai ofere vreo protecție călătorilor în fața noii amenințări din partea tirului armelor de bord executat din aer. De aceea, am fost nevoiți de mai multe ori să ne oprim și să coborîm din mașină. Abia către orele 3 dimineață am ajuns la ținta noastră" — trei ore înaintea decolării „Typhoon"-urilor de la Ahlhorn și a „Tempest"-urilor de la Fassberg.

Din înaltul cerului, deasupra Plön-ului, Don Saunders își nota : „Raidul nostru a durat o oră și zece minute. Am distrus la sol două transporturi de locomotive și camioane. Împreună cu sublocotenentul de aviație Longley, care, ca și mine, pilota un aparat «Tempest», am doborît un avion «Fieseler-Storch». Ne-am întors, apoi, la Fassberg, unde am luat micul dejun". Tot atunci s-a înapoiat din primul său raid și Peter West, care zburase tot pe un „Tempest", acea mașină de vînătoare cu un singur loc, pe care o mai visează și astăzi vechii piloți.

El relatează următoarele despre ceea ce a observat în acest prim raid „Am zburat deasupra coastei Golfului Lübeck. Era de necrezut cît de multe vase fuseseră adunate acolo. Nu prea văzusem, pînă la acea dată, nave germane. Acum, dintr-o dată, am putut vedea vase de toate tipurile : vase de transport, șalupe de patrulare, submarine. Îmi amintesc cu precizie că am văzut un șir lung de submarine, unul în spatele celuilalt".

---

indicații, s-a întîmplat, în repetate rînduri, ca autobuzele Crucii Roșii să fie bombardate din greșeală. Transportul din Germania spre Danemarca fusese închis însă la finele lui aprilie 1945. Așadar, întîmplarea descrisă de Lüdde-Neurath nu corespunde realității.

* Contele Schwerin von Krosigk fusese numit de Dönitz „Șef al guvernului Reichului".

Ceea ce nu a văzut nici unul dintre ei au fost două escadrile „Typhoon" ale lui Rumbold și Baldwin, care operau în aceeași zonă cu ei. În acea dimineață însă, plafonul de nori a fost atît de coborît, vizibilitatea deasupra mării atît de slabă, încît cei doi căpitani de escadrilă s-au decis să întrerupă atacul asupra navelor. Rumbold își mai aduce aminte astăzi numai că, asemenea escadrilelor plecate din Fassberg, în dimineața aceea, în loc de vapoare, au atacat transporturi militare pe șosele. Spre amiază, au aterizat din nou la Ahlhorn, de unde și-au transmis rapoartele la Cartierul general al Flotei a 2-a aeriene tactice de la Süchteln.

Între timp, piloții se pregăteau de decolare pentru al doilea raid. De această dată spre Kiel. Don Saunders povestește : „Ni s-a dat un alt ordin de misiune. Eu am schimbat aparatul. Nu mai știu exact de ce am făcut-o. În orice caz, în ziua aceea am zburat pe trei aparate diferite, deși, în mod normal, zburam pe unul și același. Aparatul meu avusese, probabil, o pană de motor. Ordinul glăsuia să atacăm orice se mișcă."

Am tras, din nou, asupra unor locomotive. Escadrila 122 a primit, la vremea aceea, porecla de „Escadra pentru locomotive". Umorul negru al acelor piloți de luptă poate fi găsit și într-un raport despre un incident petrecut cu prilejul unui raid asupra unor trenuri : „Sublocotenentul Thiele a fost rănit de un tun al artileriei antiaeriene, în timp ce ataca o locomotivă. A ieșit din avion și a aterizat cu parașuta pe terenul unei gări. Din nefericire, peronul era ticsit de Heinis* care așteptau calmi trenul. Cînd Jimmy Thiele a aterizat în mijlocul lor, zădărnicindu-le astfel speranța într-o plecare la timp a trenului, ei s-au înfuriat de-a binelea și mai întîi au vrut să-l arunce înaintea unui tren de marfă ce tocmai trecea. După ce a fost salvat din acea situație neplăcută, a schimbat cîteva vorbe

* Heinis — poreclă dată de englezi nemților.

cu tînărul de 19 ani de la tunul antiaerian, care-l obligase să aterizeze ; apoi, a fost ridicat spre a fi internat... Curînd, în lagărul militar unde a fost dus au venit două vehicule americane înarmate, şi nemţii au renunţat la el, deşi americanii nu au fost urmaţi de nimeni. Thiele şi un alt ofiţer şi-au luat două biciclete şi s-au întors la aeroportul nostru Volkel". *

Şi după raidul de la Kiel, toţi piloţii s-au întors nevătămaţi la Fassberg. Apoi, au zburat spre Krempe, un tîrguşor între Elmshorn şi Itzehoe. Pe şoselele de acolo fuseseră concentrate importante unităţi de trupe ce se îndreptau spre nord. Şi, în sfîrşit, a urmat un al patrulea raid, tot asupra tîrguşorului Krempe.

În acel moment, aviatorii englezi care operau la mică înălţime au devenit stăpîni peste întregul spaţiu aerian german. Acum nu bombardierele erau cele ce le făceau zile fripte nemţilor, ci atacurile de la mică înălţime.

900 bombardiere atacă insula Helgoland

Între timp, atacurile cu bombe au fost sistate. Stăpînă pe spaţiul aerian de deasupra Reichului german învins nu mai era acum „Bomber Command", Comandamentul aviaţiei dotate cu bombe, de sub conducerea mareşalului aerului Harris, ci deveniseră avioanele aparţinînd lui „Fighter Command", Comandamentul aviaţiei de luptă, iar, pe coastă, cele aparţinînd de „Coastal Command" Comandamentul aviaţiei de coastă. Winston Churchill însuşi a dat ordinul în acest sens. Pricina schimbării a

* Din : „The History of 122 Wing", ibidem, p. 30—31. Ordinul oficial prevedea atunci pentru toţi cei de la „Royal Air Force" „Singura îndatorire a unui pilot doborît în spatele liniilor inamicului este de a se întoarce cît mai repede posibil la unitatea sa"

fost orașul Dresda. Nici un alt oraș din Germania nu fusese atît de distrus ca acesta. Și așa cum o jumătate de an mai tîrziu, la 6 august 1945, devastînd Hiroshima cu bomba atomică, Administrația americană nu a urmărit să arate numai japonezilor, ci și sovieticilor de ce posibilități militare dispune și este gata să le pună în practică, tot astfel atacul britanic asupra orașului Dresda a fost menit, în egală măsură, nimicirii Germaniei și unei demonstrații față de sovietici. Amenințarea la adresa sovieticilor este menționată clar într-un raport, publicat abia acum, al mareșalului aerului Sir Arthur Harris : „Dresda, al șaptelea oraș ca mărime în Germania, și nu cu mult mai mic decît Manchester, reprezintă teritoriul de departe cel mai populat și singurul rămas pînă acum nebombardat al dușmanului. În toiul iernii, cînd puhoaiele de refugiați și soldați reformați se revarsă înspre vest, acoperișurile sînt foarte căutate, nu numai ca adăpost pentru muncitori, refugiați și, de asemenea, pentru soldați, ci și în scopul adăpostirii unor unități administrative nevoite să-și părăsească sediile distruse de bombardamente. Dresda, oraș de faimă mondială pentru porțelanul său, s-a transformat într-un centru industrial de prim ordin și, aidoma oricărui oraș mare, cu o imensă rețea de comunicații telefonice și de cale ferată. De aceea, ea prezintă o mare însemnătate pentru organizarea apărării în acel segment al frontului amenințat acum de străpungerea efectuată de mareșalul Konev. Obiectivele atacului nostru sînt lovirea inamicului în punctul în care ar resimți-o cel mai mult, în spatele unui front parțial prăbușit, împiedicînd folosirea orașului pentru înaintare și, *în același timp, demonstrația pentru ruși, cînd vor ajunge acolo, de ce este în stare «Bomber Command»*" *

* Citat din Max Hastings „Bomber Command" Pan Books, Londra, 1981, p. 413.

În nopțile de la 13 pînă la 15 februarie 1945, Comandamentul aviației de bombardament, împreună cu Flota a 8-a aeriană americană, a demonstrat sovieticilor cum se poate distruge complet un oraș. A fost momentul în care Churchill s-a distanțat. La 28 martie 1945, el a trimis șefilor cartierelor generale un memorandum : „Cred că a sosit momentul cînd trebuie reexaminată bombardarea de orașe germane cu singurul scop de a înăspri teroarea, chiar dacă sub un alt pretext. Altminteri, vom ajunge să stăpînim o țară complet distrusă. De exemplu, nu vom putea aduce din Germania material de construcție pentru propriile noastre nevoi, căci unele măsuri provizorii vor trebui luate și pentru nemții înșiși. Distrugerea Dresdei provoacă serioase îndoieli la Comandamentul pentru bombardament al Aliaților. Sînt de părere că trebuie alese mai bine viitoarele obiective militare, și anume avînd în vedere mai mult interesul nostru decît cel al inamicului. Ministrul de externe a discutat cu mine această chestiune și sînt de acord cu necesitatea de a se asigura, în viitor, o mai precisă concentrare a bombardamentelor asupra unor obiective militare, de pildă asupra unor depozite de carburanți sau a unor căi de comunicație situate nemijlocit în spatele frontului, în locul unor acte de pură teroare sau al unor distrugeri răuvoitoare, chiar dacă acestea fac impresie" *.

O asemenea condamnare a unuia dintre cei mai înalți ofițeri britanici nu a mai existat în tot timpul războiului. După ce treaba a fost făcută, după ce orașele Germaniei fuseseră distruse încît nu mai erau de recunoscut (5 700 000 de case bombardate) și mulți dintre cei ce locuiau într-însele omorîți (593.000 de civili căzuseră victimă bombardamentelor), omul politic Churchill și-a declinat răspunderea „Rolul jucat de «Bomber Command» în război a fost mai curînd dat uitării de către mulți oameni

* *Ibidem*, p. 414—415.

politici", spune în comentariile sale istoricul britanic al războiului aerian Max Hastings.

O zi după critica formulată de Churchill, „Harris-bombardierul" a adresat mareşalului de aviaţie Sir Norman Bottomley de la Ministerul aviaţiei o scrisoare furibundă „Afirmaţia că am fi bombardat oraşe germane «cu singurul scop de a înăspri teroarea» şi potrivit căreia ofensiva noastră nu ar fi reprezentat decît «acte de pură teroare şi distrugere răuvoitoare» constituie o ofensă adusă politicii de bombardamente duse de Ministerul aviaţiei, ca şi modului în care această politică a fost pusă în aplicare de către «Bomber Command»... Atitudinea faţă de Dresda, aşa cum este exprimată, poate fi lesne explicată de orice psihiatru. Ea se întemeiază pe imaginea despre muzica germană şi păstoriţele de la Dresda. În realitate, oraşul Dresda a însemnat o aglomerare de fabrici de muniţii, un centru guvernamental intact şi un nod de cale ferată în direcţia Răsăritului. Astăzi din toate acestea nu mai există nimic... Problema ce se pune este, de fapt, dacă politica noastră strategică de bombardamente e condamnată şi dacă acum urmează a fi întreruptă... Singura chestiune la care trebuie să răspund este aceasta : «O mai precisă concentrare a bombardamentelor asupra unor obiective militare, de pildă asupra unor depozite de carburanţi sau a unor căi de comunicaţii, situate nemijlocit în spatele frontului, ar scurta mai mult durata războiului decît continuarea atacurilor asupra oraşelor ?... În această privinţă, alegerea noastră nu e deloc liberă. Condiţiile meteorologice sînt cele care mă determină să aleg între raiduri asupra oraşelor şi renunţarea la orice fel de raiduri. În asemenea condiţii, este limpede că eu mă hotărăsc să bombardez oraşele... Nu se poate afirma că bombardarea în viitor a oraşelor nu va mai afecta eforturile de război germane. Dimpotrivă. Cu cît Germania va fi mai aproape de prăbuşire, cu atît mai puţin va fi în stare

să compenseze asemenea perturbări și, de aceea, în mod logic ar trebui să ne străduim îndeosebi pentru a lichida puținele orașe care își mai duc oarecum existența. Pentru mine personal, toate orașele germane ce ar mai rămîne în picioare nu valorează cît rinichiul unui singur infanterist britanic... Apoi, mai e și Japonia. Ori îi vom bombarda orașele făcîndu-le una cu pămîntul — ca în Germania — și vom deschide drumul armatelor — ca în Franța sau Germania —, ori le vom bombarda numai fabricile de la periferie (majoritatea lor fiind în orice caz subterane), lăsînd astfel ca bombardamentele să se soldeze cu trei pînă la șase milioane de morți și răniți". Cuvintele din urmă au fost scrise de „Harris-bombardierul" la 29 martie 1945, cînd avea deja cunoștință de bomba atomică americană.

Răspunsul lui Churchill a fost tipic — nici un răspuns. În schimb a ordonat, la 16 aprilie 1945, încetarea bombardării Germaniei naziste. S-a distanțat de Harris, care, la sfîrșitul războiului, a fost imediat scos din rîndurile RAF-ului și decorat doar cu un ordin clasa a 2-a. El s-a distanțat în felul acesta, chiar cu anticipație, de aruncarea bombei atomice americane asupra Hiroshimei.

Tipic a fost și „plasturele de consolare" aplicat de Churchill șefilor ofensați de la „Royal Air Force". Lui „Harris-bombardierul" i s-a mai îngăduit o singură dată să îndeplinească o misiune de luptă, de altfel complet lipsită de sens din punct de vedere militar — la 18 și 19 aprilie 1945, insula Helgoland a fost atacată de 900 de bombardiere, iar Harris a dispus ca tot restul bombelor sale să fie aruncate asupra insulei evacuate, pe care mai făceau de serviciu doar puțini soldați germani din artileria antiaeriană; printre bombe, șase bucăți „Grand Slams" (lovitură puternică) în greutate de cîte 22 000 livre fiecare, care fuseseră fabricate pentru distrugerea unor întregi blocuri de locuințe. Ca și cum Harris ar fi vrut

să mai demostreze încă o dată, în felul acesta, în mod evident, spusele lui Churchill despre „actele de pură teroare sau de distrugere răuvoitoare, chiar dacă acestea fac impresie".

Războiul bombelor din Germania s-a terminat. Oamenii din puținele orașe din restul Marelui Reich German dintre Wilhelmshaven și Rostock habar n-aveau de ce acum nu mai erau nevoiți să se refugieze în fiecare noapte în adăposturile antiaeriene. Tot atît de puțin știau însă și Pierre Closterman, Don Saunders și Peter West, Martin Rumbold și Johnny Baldwin de ce lor și oamenilor de la „Fighter Command" li s-a lăsat liber spațiul aerian de deasupra Germaniei, în timp ce camarazii de la „Bomber Command" au fost transferați înapoi în Anglia.

Această retragere a „Bomber Command"-ului a mai avut și o altă consecință gravă Piloții de recunoaștere din acest Comandament aveau cele mai exacte informații despre toate evenimentele și schimbările din Germania nazistă. Astfel, ei au știut întotdeauna cu precizie unde sînt situate lagărele de concentrare și unde, de aceea, nu era permisă bombardarea. Așa, de exemplu, nici o singură bombă nu a căzut asupra lagărului de concentrare de la Neuengamme, lîngă Hamburg. Aparatele lui „Royal Air Force" balansau într-un anumit fel aripile, cînd survolau lagărul, salutînd astfel deținuții.

Unde a rămas lagărul de concentrare?

Alții răspundeau acum de recunoașterea spațiului aerian, iar această operație se făcea după alte criterii. Ofițerii care dădeau ordinele de operație la Cartierul general al Flotei a 2-a aeriene tactice de la Süchteln nu aveau cunoștință nici de existența lagărului de con-

centrare Neuengamme, şi cu atît mai puţin de faptul că acesta fusese între timp evacuat şi deţinuţii fuseseră transportaţi de acolo şi îmbarcaţi pe nave.

Aşa s-a ajuns la ordinul numărul 71 din 3 mai 1945, care preciza : „Distrugerea concentrărilor de nave inamice în zona maritimă la vest de insula Pöel şi la nord pînă la limitele teritoriului de securitate". Drept motivare se spunea „Serviciul de recunoaştere semnalează o importantă concentrare de vase în Golful Lübeck care se îndreaptă, în general, în direcţia Norvegiei. În vreme ce inamicul se află în posesia întregii sale flote ce i-a mai rămas ca nave de război şi comerciale, nici un vas al Maiestăţii Sale nu se găseşte în această zonă spre a le bara calea".

Escadrilele au decolat din nou, la amiază, de la Fassberg şi Ahlhorn. Aparatele „Tempest" decolate din Fassberg aveau misiunea să asigure protecţia împotriva avioanelor de vînătoare şi a apărării antiaeriene inamice, pentru a lăsa liber spaţiul aerian pentru aparatele „Typhoon" decolate din Ahlhorn cu misiunea de a ataca vasele maritime. Vizibilitatea continua să fie atît de proastă, încît se putea întîmpla să pierzi din ochi cîte o escadrilă. Astăzi, Pierre Clostermann nu-şi mai poate aminti nici măcar să fi văzut vasele ; Peter West şi Don Saunders, care au urmărit de la mare înălţime cum a început catastrofa, îşi aduc aminte însă, cu multă exactitate, că le-au văzut.

Don Saunders declară „Iarăşi a trebuit să schimb aparatul de zbor. De data aceasta, aveam tancuri suplimentare cu noi pentru a putea rămîne mai mult timp în aer, dacă raidul ar fi reclamat-o. Escadrila a fost condusă de comandant de escadrilă E.D. Mackie, care îl înlocuia pe Bruce Coole, căpitanul escadrilei noastre. Nu mai ştiu din ce pricini nu a zburat şi el cu noi. Mackie a

efectuat un picaj, eu l-am urmat. El a lovit un Dornier, iar eu un Junkers. Dornier-ul s-a dezintegrat în flăcări. Am cotit, executînd un al doilea atac. De data aceasta, el a lovit un Heinkel, iar eu am atins încă o dată același Junkers. Aparatul Heinkel a luat foc, ca și Junkers-ul meu, de altfel. Am raportat despre avioanele distruse de noi și ne-am ridicat apoi la o altitudine de 10 000 pînă la 11 000 de picioare. Trebuia să preluăm, acum, protecția formațiunilor de atac împotriva avioanelor de vînătoare. Am văzut în tribord o formațiune de opt aparate. Am raportat comandantului de escadrilă Mackie, care mi-a răspuns: „Da, astea sînt «Typhoon»-uri. Zburau pe deasupra unui vas mare care era sub noi, în mijlocul golfului, despre care eu credeam că e Golful Kiel și despre care știu astăzi că a fost Golful Lübeck. De la o altitudine de 11 000 de picioare, chiar și o navă uriașă apare mică. Era «Cap Arcona». Aparatele «Typhoon» s-au îndreptat direct asupra vasului. Fiecare aparat avea cîte opt proiectile-rachete sub aripile sustentoare".

Victimele care jubilează

Dacă ar fi avut binocluri, aviatorii englezi ar fi văzut un tablou de necrezut. Mai multe sute de oameni de pe puntea navei le făceau semne cu mîna. Fluturau bucăți de pînză. Ridicau cît mai sus cearșafuri. Jubilau.

Piloții ar fi remarcat, poate, chiar și ciudata îmbrăcăminte a ființelor omenești aflate la bordul lui „Cap Arcona" toate purtau haine și pantaloni vărgați. Îmbrăcămintea lagărelor de concentrare. Însă piloții nu aveau binocluri!

Era un vas cu deținuți. Cinci mii de oameni se aflau la bordul lui „Cap Arcona". Și nu departe de el, era ancorat

un al doilea vas, cu mult mai mic, purtînd numele „Thielbek". Şi de aici, oamenii, strînşi îngrămădiţi de-a lungul balustradelor vasului, făceau semne cu mîinile şi-şi aclamau eliberatorii, care zburau pe deasupra capetelor lor. În strîmtele cale ale cargobotului fuseseră îngrămădite 2 800 de fiinţe omeneşti. Iar o a treia navă, „Athen" tocmai intra în micul port Neustadt. Şi pe punţile acesteia se aflau 2 000 de deţinuţi şi urma să mai îmbarce şi alţii.

Toţi deţinuţii încă în viaţă din lagărul de concentrare Neuengamme au fost aduşi pe aceste vase. Peste zece mii de oameni. Se părea că avioanele britanice le vor aduce salvarea.

Pînă în acea clipă, tuturor le fusese teamă de moarte. Ei crezuseră că naziştii au de gînd, înainte de a pieri ei înşişi, să-i scufunde aici cu vase cu tot. E ceea ce bănuiseră ei fără să fi avut cunoştinţă, bineînţeles, că fusese emis un ordin secret „Către comandanţii lagărelor de concentrare. Predarea deţinuţilor nici nu intră în discuţie. Lagărul trebuie evacuat fără întîrziere. Nici un deţinut nu trebuie să ajungă viu în mîinile inamicului. Heinrich Himmler, Reichsführer SS."

SS-Obersturmführer Karl Totzauer primise acest ordin la cancelaria lagărului de concentrare de la Neuengamme. El era „purtătorul de secrete" în cadrul comandamentului SS. Lui, acestui adjutant al comandantului de lagăr Max Pauly, îi parveneau toate ordinele de ucidere, indiferent dacă era vorba de spînzurarea unui singur deţinut, de gazarea în buncărul lagărului a două sute de prizonieri de război ruşi sau de lichidarea întregului lagăr de concentrare.

În timp ce în regiunea Hamburgului englezii înaintau tot mai mult dinspre vest, americanii dinspre sud şi ruşii

dinspre est, coloane de nenorociți erau puse peste tot în mișcare. Neuengamme nu era singurul mare lagăr situat la est de Hamburg. Mai existau peste o sută de lagăre exterioare, mari și mici. În Mecklenburg, în Westfalia, în Olanda, chiar și pe insula anglo-normandă Alderney Toate aceste lagăre erau subordonate comandantului Pauly, și SS-Obersturmführer Totzauer le-a transmis tuturor ordinul lui Himmler de evacuare. Iar o dată cu lichidarea lagărului, deținuții trebuiau să fie exterminați fie după ce părăseau lagărul în coloane nesfîrșite, fie, în final, ajunși la o destinație oarecare să dispară, ca să nu cadă în mîinile dușmanului și să mai poată depune mărturie despre îngrozitoarele crime ale naziștilor

Inițial, nimeni nu se gîndise la vase maritime. SS-ul mîna deținuții cît mai spre nord, cînd într-o direcție, cînd într-alta, chiar fără vreun plan anume, dar oricum tot mai aproape de moarte. Vorbind cu masorul său, finlandezul Felix Kersten, Himmler a explicat încă o dată această dorință a sa de exterminare : „Dacă Germania național-socialistă este sortită prăbușirii, atunci dușmanii noștri, trădătorii ideii pan-germanice, care se găsesc acum în lagărele de concentrare, să nu aibă parte de triumful de a ieși de acolo ca învingători. Ei nu vor apuca o asemenea zi, ei trebuie să crape o dată cu noi. Acesta este ordinul clar și logic al Führerului, iar eu voi avea grijă ca el să fie executat întocmai și temeinic". *

Pentru cît de temeinic a fost executat în multe cazuri, există exemple înspăimîntătoare : de la asasinatul în masă al deținuților din lagărul de concentrare Sandbostel lîngă Bremervörde pînă la incendierea hambarului de la Isenschnibbe lîngă Gardelegen.

* Armin Besgen : „Der stille Befehl", Nymphenburger Verlagshandlung. München, 1960, p. 48 și urm.

O mie de oameni sînt arşi în hambar

Unul din transporturile din lagărul exterior Hannover-Stöcken, ţinînd de lagărul Neuengamme, în care se fabricau baterii pentru „Uzinele de acumulatoare", ar fi trebuit să se îndrepte spre Bergen-Belsen. Dar lagărul de aici era deja atît de ticsit, încît oamenii mureau cu miile. De aceea, transportul pe calea ferată a fost deviat în direcţia Berlinului. Nu exista nici un fel de îngrijire. A fost nevoie să se oprească trenul din ce în ce mai des pentru a scoate morţii din vagoane. După un drum de trei zile, prizonierii au fost descărcaţi în staţia Mieste, la est de Wolfsbürg. De aici, aceşti oameni lihniţi de foame au fost puşi să meargă pe jos încă 15 kilometri pînă la Gardelegen. Multe sute dintre ei s-au prăbuşit, epuizaţi, pe drum. Au fost împuşcaţi imediat de SS la marginea drumului.

La 11 aprilie, orele 4 dimineaţa o mie o sută prizonieri au ajuns în cele din urmă la cazarma de la Gardelegen. Două zile mai tîrziu, au pornit-o mai departe pe jos pînă în satul Isenschnibbe, la periferia oraşului Gardelegen. Institutorul Gerhard Thiele, la vremea aceea conducătorul Partidului Muncitoresc Naţional Socialist din acel district, a ţinut o scurtă alocuţiune „Gardelegen trebuie apărat împotriva trupelor americane ce înaintează, iar prizonierii, în interesul propriei lor securităţi, îndepărtaţi din zona de pericol." În realitate, Thiele pregătea prizonierilor din lagăr o cursă mortală. Au fost mînaţi într-un hambar din Isenschnibbe. SS-ul turnase înainte benzină şi ulei în paiele depozitate acolo.

Cînd, pe la orele şase şi jumătate seara, se aflau în hambar 1038 de deţinuţi, şeful secund al comandoului, SS-Scharführer Braun, a aruncat o făclie arzînd prin ultima uşă deschisă a hambarului, care a fost apoi imediat închisă. Simultan, SS-iştii au început să tragă cu puşti şi cu pistoale automate în cele patru uşi ale hambarului.

Toți cei care au încercat să fugă prin uși sau care se strecurau pe sub pereții laterali au murit împușcați. Cu toate acestea, 22 de prizonieri s-au putut salva. A doua zi, cînd au eliberat Gardelegen și Isenschnibbe, unitățile de avangardă ale Diviziei de infanterie americane 102 de sub comanda general-locotenentului Frank A. Keating au dat peste rămășițele încă fumegînde ale hambarului. Înăuntru zăceau cadavrele celor 1016 oameni uciși.

Sfîrșitul familiei Pracki

Printre cei care făceau parte atunci din convoaiele morții ce mărșăluiau de-a lungul Germaniei de Nord se găseau și trei frați din familia poloneză Pracki. Zofia Pracka era într-un tren de marfă pe drumul de la Lübberstedt spre Plön. Frații ei, Tadeusz și Stanislaw Pracki, se găseau deja pe „Cap Arcona".

Familia Pracki locuise, pînă la începutul războiului, în sătulețul Józefin din districtul Rawa Mazowiecka. Tatăl, Lugan Pracki, fusese soldat, luptase împotriva nemților și, după ocuparea Varșoviei, a stat ascuns timp de o lună de zile într-un beci. Fără pic de mîncare, rar ceva de băut. La 1 octombrie 1939, a sosit acasă total epuizat. Patru zile mai tîrziu, la 5 octombrie 1939, a sfîrșit cu viața la vîrsta de 48 de ani.

După moartea tatălui, membrii familiei Pracki au continuat lupta contra nemților. „Mama mea Cecylia Pracka, frații mei Tadeusz și Stanislaw Pracki și cu mine am aparținut organizației clandestine ZWZ-AK *. Ascundeam arme, adăposteam în ascunzători evrei și partizani polonezi și aveam grijă de detașamentul de partizani din pădurile din

* Formațiune de luptă armată din cadrul Armatei de Eliberare Națională.

împrejurimi. Un denunțător ne-a demascat. La 5 februarie 1943, am fost arestați în satul Józefin. Gestapo-ul ne-a interogat și ne-a torturat la Tomaszów Mazowiecka. La 12 februarie 1943, am fost aduși la Auschwitz. Patru luni mai tîrziu, la 5 iunie 1943, mama mea a decedat acolo. Frații mei Tadeusz și Stanislaw au ajuns la Neuengamme, iar după aceea în lagărul exterior Farge. Eu, la Lübberstedt." Lübberstedt și Farge sînt două mici localități situate la nord de Bremen, la o distanță de 21 de kilometri una de cealaltă. Greu se mai poate găsi azi cineva care să știe despre existența lagărelor în care atîția deținuți au fost torturați pînă la moarte. Frații Pracki trebuiau să facă drumul pe jos de la Farge pînă la malul Weserului, pentru a lucra acolo la construcția unui uriaș buncăr pentru submarine. Ofițerii din marina de război l-au denumit „Valentin" și așa îi spun și astăzi marinarii acestui buncăr, la a cărui construire au fost uciși atît de mulți oameni. Zofia Pracka a lucrat ca infirmieră în lagărul de la Lübberstedt. În buncărele subterane ale „Institutului general de muniții pentru aviație", deținutele erau obligate să încarce grenade pentru artileria antiaeriană. Lübberstedt este și astăzi un mare depozit de muniții, de data aceasta al NATO-ului.

„În lagăr erau 498 de tinere evreice din Ungaria" își amintește Zofia Pracka. „După moartea a două evreice, Magdalena Manczak și cu mine am fost aduse de la Auschwitz la Lübberstedt. După micul dejun, noi, femeile, am fost duse sub «protecția» supraveghetoarelor și a gardienilor cu cîini, în coloane de cîte cinci pe un rînd, în fabrica de muniții subterană din pădure."

Zofia Pracka a fost trecută la infirmerie, unde, după cină (de cele mai multe ori — supă din rădăcină de varză), avea de pansat deținuții. „Personalul SS avea o atitudine severă și ostilă față de noi", își aduce aminte Zofia Pracka. „Totuși, ne-au tratat cu mult mai bine decît o făcea perso-

nalul SS de la Auschwitz. Într-o zi, am primit o carte poștală de la frații mei. Așa am aflat că mai trăiesc și că rămăseseră împreună."

Cartea poștală purta ștampila „Cenzura poștală K.L.M.g., cenzurat", lîngă care erau două semne făcute de SS-iști. O carte poștală trimisă dintr-un lagăr de concentrare într-altul, adresată către „Zofia Pracka, născută 9.IX.1918, nr. 35167, lagărul Lübberstedt, districtul Wesermünde Pentru corespondența din lagărele de concentrare era admisă numai limba germană. Frații scriau : „Dragă Zosia ! Sîntem amîndoi sănătoși, ne simțim bine și credem că în curînd ne revedem la Józefin. Ne bucurăm că tu arăți bine. Te sărutăm din inimă și îți trimitem multe salutări, frații tăi Tadek și Stanko".

Cartea poștală fusese scrisă la 18 februarie 1945, ștampilată de „Oficiul poștal Neuenkirchen II (Weser)" la 24 februarie 1945. A sosit la 1 martie 1945.

Încă o dată, o ultimă oară, Zofia Pracka mai primește un semn de viață de la cei doi frați ai ei. La 19 martie 1945, un comando SS din lagărul Farge aduce alimente la bucătărie. Un deținut polonez, pe nume Stachu, face parte din comando. El îi strecoară Zofiei un pachețel cu pîine și cîrnat. Între ele, un bilețel ascuns din partea fraților ei : „Dragă Zofia. Avem iarăși prilejul să-ți scriem cîteva cuvinte. Așteptăm sfîrșitul vieții noastre fără de patrie. Speranța crește cu fiece zi, dar timpul se prelungește mult. Slavă Domnului că noi frații sîntem împreună și astfel nu trebuie să fim îngrijorați unul de celălalt. O întîmplare binecuvîntată a vrut ca și tu să fii în apropierea noastră și ca să avem vești bune de la tine. Noi doi sîntem sănătoși, pentru asta îi mulțumim lui Dumnezeu. Facem planuri să ne întîlnim cu tine, cînd vom fi liberi, ca să ne întoarcem împreună în patrie și în libertate. Fiindcă totul și toate sînt în mîinile lui Dumnezeu, lăsăm soarta ta și a

noastră în mîinile sale. Îţi trimitem salutări şi sărutări din suflet, fraţii tăi Tadek şi Stanko".

A mai trecut o lună. Trupele engleze se găsesc în faţa oraşului Bremen. Zofia Pracka află de la paznici că lagărul Farge a fost evacuat la 8 aprilie. Zece zile mai tîrziu, vor fi evacuate şi femeile din lagărul Lübberstedt. „La început am fost mînate pe jos, după aceea încărcate în vagoane de vite şi aduse la Wilhelmshaven. Seara, am fost îmbarcate pe un vas comercial, al cărui nume nu-l mai ştiu. În dimineaţa următoare, ne mai găseam în acelaşi port. Intervenise, oare, ceva ? Nu le-a mers cu scufundarea ? Zofia Pracka şi celelalte femei nu au habar de ordinul de ucidere dat de Himmler. Şi iată-le, din nou, băgate într-un tren staţionat în cîmp deschis. „Era un tren de muniţii. La fiecare uşă stăteau doi gardieni înarmaţi. La început nu am cunoscut destinaţia. Mai tîrziu s-a spus : «Kiel». Trenul nostru a fost bombardat şi lovit de bombe de trei ori. În timpul primului atac, de la 1 mai, trenul a fost oprit, noi a trebuit să coborîm şi să ne lungim la pămînt. Dar bombele au căzut alături, morţi n-au fost. Nici la al doilea atac, cel din noaptea de 2 mai, trenul nu a fost atins. În schimb, la al treilea atac, în cursul zilei de 2 mai, două vagoane au fost distruse complet de bombe, înainte ca noi să fi coborît. Au fost mulţi morţi şi răniţi. În vagonul meu schijele au rănit uşor cîteva femei.

Cadavrele au fost puse pe cîmp, lîngă terasament, alături au fost aşezate femeile rănite. Fiecare a primit o tabletă de luminal. Nu aveam alte medicamente. Două femei rămase nevătămate au primit permisiunea să rămînă lîngă cele rănite. Mai tîrziu, cînd trenul s-a pus în mişcare, ele au dat fuga la spitalul din localitatea cea mai apropiată, unde au fost aduse apoi şi femeile rănite. Nu ştiu cum îi spunea localităţii.

Am plecat mai departe. Trenul s-a oprit, după aceea, în staţia Plön. În după-amiaza zilei de 3 mai, am putut vedea

din tren mulți soldați care-și azvîrleau armele într-un lac. Paznicii noștri au intrat în panică și au luat-o la fugă. Eram libere. Războiul se terminase."

Cam în același timp, cei doi frați, Tadeusz și Stanislaw Pracki, mureau în apele golfului de la Neustadt, și de astă dată, nu departe de sora lor.

Ei fuseseră aduși înapoi în lagărul de bază Neuengamme, asemenea multor mii de alți deținuți din lagărele exterioare aparținînd acestui mare lagăr de concentrare. De aici au pornit mai departe, spre nord, transporturile de evacuare, atunci cînd englezii se apropiau tot mai mult de Hamburg. Transporturile au ajuns la Lübeck pe vasele maritime.

Vasul „Wilhelm Gustloff" se scufundă

În timp ce trenurile mizeriei transportînd prizonieri lihniți de foame curgeau spre nord din toate direcțiile, gauleiterul din Hamburg Karl Kaufmann era în căutare de nave cu care voia să ducă în largul mării deținuții din lagăre.

Ceea ce mai rămăsese însă din Marea Germanie, nu prea mai dispunea de vase. Cele care mai puteau pluti fuseseră folosite : refugiați și trupe germane învinse ce se retrăgeau din fața Armatei Roșii trebuiau transportate din puținele porturi rămase încă deschise în Golful Danzig * în Pomerania și în Mecklenburg spre Kiel și Lübeck și Copenhaga. Chiar și bacuri și șalande au fost supraîncărcate cu oameni și trimise în Marea Baltică.

Multe vase au fost scufundate în timpul acestor călătorii, „Goya", un vas modern cu un tonaj de 5 000, aparținînd Societății Hamburg-Amerika-Linie, are la bord 6 000

* Este vorba de orașul polonez Gdansk. — *Nota trad.*

de oameni, soldați și civili, cînd, la 16 aprilie 1945, la orele 7 seara, părăsește rada de la Hela în direcția Copenhaga. Cu puțin înainte de miezul nopții, două torpile ale submarinului sovietic „L 3" nimeresc vasul. Acesta se rupe în două părți, care se scufundă pe loc. Atît de repede, încît numeroasele ambarcațiuni care-l însoțeau n-au putut salva decît 183 de supraviețuitori. O întreagă formațiune de blindate, sub comanda unui căpitan pe nume Küspert, care urma să fie utilizată la apărarea finală a Berlinului, se scufundă și ea, o dată cu vasul.

De cinci ori mai mare decît „Goya" este „Wilhelm Gustloff" cu tonajul său brut de 25 484. În Germania nazistă i se spunea „Vapor KdF", căci fusese folosit, în anii 1938 și 1939, de către organizația „Kraft durch Freude" — „Forță prin bucurie" — pentru călătorii ieftine de vacanță ale celor ce plecau în concediu, cu predilecție la Madeira și în fiordurile Norvegiei. Numele și l-a luat de la „gauleiterul din străinătate" al Partidului nazist, Wilhelm Gustloff din Lübeck, care își avea reședința în Elveția și care fusese împușcat de emigrantul evreu David Frankfurter, drept „răsplată" pentru persecuțiile împotriva evreilor.

Din 1940 pînă la 30 ianuarie 1945, acest vas a stat ancorat la debarcaderul portului polonez Gdynia, care fusese rebotezat de cuceritorii nemți în „Gotenhafen". Pentru camuflare, vasul a fost piturat în cenușiu-închis, devenind locuință plutitoare pentru ofițeri de submarine.

În imediata apropiere era acostată atunci la cheiul de la Gotenhafen o altă navă enormă, și anume „Cap Arcona", cea mai mare cazarmă plutitoare în acest conglomerat de vase, cu tonajul său brut de 27 571. Și vasele „Deutschland" (21 046 tonaj brut), „Hansa" (21 131 tonaj brut), „Hamburg" (22 117 tonaj brut), precum și încă alte opt vase mari adăposteau în portul Gdynia ofițeri de marină și marinari. Cînd Armata Roșie a cucerit portul Memel, înaintînd tot mai mult spre Danzig și Gdynia, comandantul

suprem al marinei, Mare-amiral Karl Dönitz, a ordonat ca toate vasele să părăsească Golful Danzig în direcţia Kiel.

Fiece vas în parte era ticsit de oameni. Trupe, personal auxiliar feminin din Wehrmacht, răniţi, căpetenii de partid, refugiaţi, mari moşieri, mici proprietari de pămînt. În „suita Führerului" de la bordul vasului „Wilhelm Gustloff" intrau primarul general nazist al Gdyniei cu cei 13 membri ai familiei sale. Şi şeful districtului NSDAP de la Gdynia a vrut să fugă pe calea apei cu soţia şi cei 5 copii, precum şi cu fata din casă şi guvernanta, în timp ce 50 000 de „camarazi" conaţionali mai puţin importanţi au fost nevoiţi să rămînă pe cheiuri şi în oraş. Deşi lipsea o escortă de protecţie antisubmarină, se hotărîse ieşirea din port a vasului „Wilhelm Gustloff", şi anume singur. În momentul părăsirii Golfului Danzig la 30 ianuarie 1945, orele 15,30, la bordul lui se găseau 6.050 de oameni. Trei sferturi civili, un sfert soldaţi. Doar o veche navă dragor de mine, denumită „Löwe", îi deschidea calea.

De-abia părăsise vasul Golful Danzig, că a şi fost descoperit de submarinul sovietic „S 13". Căpitanul acestuia în vîrstă de 31 de ani a înscris, ulterior, în jurnalul său următoarea însemnare „Cînd a încetat ninsoarea, am zărit brusc silueta unui vapor oceanic. Era uriaş. Avea şi luminile aprinse. Mi-am dat seama imediat că trebuie să aibă vreo 20 000 de tone, în nici un caz mai puţin. După cum am fost sigur că e plin de oameni care răvăşiseră pămîntul măicuţei Rusie şi care acum erau puşi pe fugă. Vaporul trebuie scufundat, am decis eu, şi „S 13" e în stare s-o facă. Trebuia hotărît unde să fie lovit şi cînd. Pentru a spori şansele unui atac dinspre prova, m-am şi pregătit în gînd pentru un atac la suprafaţă. După aceea, mi-a venit ideea că ar fi bine să înconjur colosul prin pupa şi să dau atacul dinspre coastă. N-au cum să se aştepte la un atac din această direcţie. Paza lor se va con-

centra asupra scrutării apei mării din fața lor. Mai erau de făcut calculele și să nu intrăm în panică. De curățitorul de mine aveam să ne ocupăm mai tîrziu".

La orele 21,08, „S 13" a lansat trei torpile. Toate trei au nimerit ținta. După numai un minut,, uriașa navă a început să se scufunde. Întrucît curentul electric și, în consecință, instalația de transmisie prin radio s-au întrerupt, radiofonistul Rudi Lange a transmis cu un aparat de amatori un apel de alarmă : „SOS, SOS. «Wilhelm Gustloff» se scufundă transversal, poziția Stolpmünde 55 grade, 07 minute nord 17 grade, 42 minute est. Cerem ajutor". Unul din primii care s-a salvat cu o barcă a fost căpitanul vasului.

Vasul gigantic, cu toate luminile aprinse și cu sirenele urlînd, a fost acoperit de apă după ceva mai mult de o oră. Dacă a supraviețuit cineva, a putut să se agațe — dacă a avut acest noroc — de vreo plută din apa mării rece ca gheața sau să fie tras într-una din puținele bărci de salvare. Cine a rămas în apă a pierit înghețat.

Vasul de escortă „Löwe" a luat 252 de naufragiați. O speranță de salvare s-a arătat cînd la locul catastrofei a apărut crucișătorul „Admiral Hipper", care nu s-a oprit însă decît foarte puțin. Apoi, elicele vasului s-au pus iarăși în mișcare, ciopîrțind trupurile celor ajunși în apă, care scoteau strigăte desperate.

În ziua următoare, la Swinemünde, comandantul, căpitanul Henigst, a făcut următoarea declarație pentru a fi inserată într-un proces-verbal „Din pricina marelui pericol prezentat de submarine, vasul a trebuit să plece fără să fi luat la bord un singur supraviețuitor. Dacă «Admiral Hipper» ar fi rămas la fața locului, ar fi putut deveni lesne victima unui nou atac din partea unui submarin".

Dragorul „Löwe" și torpilorul „T 36", care s-a apropiat între timp, au lansat 234 de grenade antisubmarine spre a distruge submarinul sovietic „S 13" Acesta însă, intrat

în imersiune, n-a putut fi atins. În schimb, valurile provocate de exploziile grenadelor au omorît mulți dintre naufragiați.

După miezul nopții, au mai trecut prin zona aceea alte cîteva vase, care au pescuit oameni din apa mării. Pînă la urmă, s-a stabilit că dintre cei aflați la bordul lui „Wilhelm Gustloff" au fost salvați 964. Mai mult de 5 000 au murit.

În raportul asupra situației zilnice al Comandamentului suprem al Wehrmacht-ului sînt înregistrate doar următoarele fraze lapidare, purtînd data de 31 ianuarie 1945 „Astăzi 20 000 de refugiați au fost transportați pe mare. Este cu neputință să fie protejate în măsura necesară toate vasele. De aceea, un submarin al inamicului a reușit să scufunde vasul KdF «Wilhelm Gustloff», avînd la bord 5 500 oameni (dintre care 3 300 refugiați). Au putut fi salvați 200 de oameni".*

În aceeași zi, află și Adolf Hitler despre scufundarea lui „Wilhelm Gustloff". După amiază, Marele-amiral Dönitz îi prezintă numaidecît, la cartierul general, justificări liniștitoare : „Cu privire la pierderea vasului de pasageri «Wilhelm Gustloff» datorată unor torpile de submarin, pe linia exterioară situată la nord de bancul de nisip Stolpe, comandantul suprem al marinei relatează că la transporturile masive din Marea Baltică au fost luate cu anticipație în calcul pierderi și că, oricît de dureroasă este fiece pierdere în parte, trebuie considerat drept o șansă deosebită faptul că pînă acum nu s-au produs chiar mai multe pierderi".**

---

* Citat din Percy E. Schramm „Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht", Bd. IV, Zweiter Halbband IV/0, p. 1060. Cifrele indicate sînt eronate și au fost corectate abia după război.

** Citat din Bobson, Miller, Payne : „Die Versenkung der «Wilhelm Gustloff», Paul Zsolnay Verlag. Viena, Hamburg, p. 155

„Reikosee" în căutarea a trei vase

Și vasul „Cap Arcona" era condamnat pieirii, în momentul cînd a părăsit portul Danzig cu 8 000 de oameni la bord : submarinul-puitor de mine sovietic „L 3" de sub comanda căpitanului de rangul 3 Konovalov își căuta o poziție favorabilă pentru torpilele sale pe o linie transversală mai jos de Hela. În zadar. Cea mai mare navă de care mai dispuneau nemții scapă de scufundare, mergînd cu o viteză uimitoare. Destinația Copenhaga. Acolo sînt condiții favorabile pentru a putea fi debarcați refugiații.

Uriașul oceanului mai apucă să facă două drumuri foarte periculoase între Danemarca și Golful Danzig. Îl avea drept comandant pe căpitanul Heinrich Bertram. Prima oară cu 8 000, a doua, chiar cu 9 000 de oameni la bord.

Concomitent, gauleiterul Kaufmann mai caută și alte vase pe care să poată fi îmbarcați prizonierii din lagărele de concentrare. Kaufmann este nu numai gauleiter și „Reichsstatthalter" al Hamburgului (adică împuternicit direct al lui Hitler), el este, de asemenea, „Verteidigungskommissar" (Comisar pentru problemele de apărare) în Germania de Nord și, înainte de toate, „Reichskommissar für den Seetransport" (Comisar al Reichului pentru transportul maritim). Prescurtarea în limbajul militar suna în cazul lui „Reikosee". El este responsabilul politic pentru transportul maritim din Prusia Orientală spre Copenhaga, Kiel și Flensburg. Toate firele duceau la acest om, care avea o vedere de ansamblu asupra vaselor ce nu fuseseră încă scufundate. Așa se face că el este cel care a hotărît, în final, ca unul din vase să devină un lagăr de concentrare plutitor. Karl Kaufmann a fost cel ce a pus în aplicare ordinul ucigaș al lui Himmler privitor la deținuții din lagăre, folosind mijloacele ce îi stăteau la dispoziție — vasele. El știa despre „Cap Arcona" că zace în golf în dreptul portu-

lui Neustadt cu avarii la cazane și fără combustibil, deci în stare de nefuncționare. Nu mai putea părăsi portul Nu mai putea nici transporta prizonieri în Suedia, deși, mai tîrziu, el a pretins contrariul. Vasul putea avea cel mult soarta de a se scufunda o dată cu deținuții.

Karl Kaufmann a negat ulterior acest lucru. La audierea sa de la 9 aprilie 1946, în calitate de martor în procesul intentat de englezi împotriva conducerii lagărului de concentrare Neuengamme, a încercat să arunce toată vina asupra șefului Gestapoului din Hamburg, generalul SS contele Bassewitz-Behr.

Apărătorul lui Max Pauly, comandantul lagărului, care era avocatul Wessig, l-a întrebat Știți cum a decurs evacuarea lagărului Neuengamme ?

Kaufmann Da.

Wessig : A existat mai întîi intenția de a preda lagărul, inclusiv deținuții, Aliaților ?

Kaufmann Nu am cunoștință de așa ceva.

Wessig : Cum a decurs, deci, evacuarea ?

Kaufmann La începutul și mijlocul lui martie, contele Bassewitz-Behr, șeful suprem al poliției și SS-ului, venea la mine aproape zilnic explicîndu-mi că în regiunea lui există un mare număr de prizonieri de război și refugiați datorită înaintării fronturilor din Est și Vest.

Wessig Dumneavoastră ați dat vreun ordin în această privință ?

Kaufmann Eu nu puteam să dau ordine.

În continuare, a fost vorba, în cadrul audierii martorului, despre îmbarcarea pe vase a prizonierilor din lagăr.

Wessig : Atunci cine a dat ordinul ca acei prizonieri să fie aduși pe vas ?

Kaufmann Asta n-aș putea s-o spun, știu însă că Bassewitz-Behr a încercat să obțină pentru ei vase.

Wessig : Aceste vase urmau să rămînă în Golful Lübeck sau să plece în Suedia ?

Kaufmann Dacă intenţia ar fi fost ca aceste vase să rămînă în Golful Lübeck, eu n-aş fi ajutat la procurarea lor.

Wessig Vreţi să spuneţi prin aceasta, în primul rînd, că dumneavoastră aţi procurat vasele şi, în al doilea rînd, că aţi făcut-o presupunînd că ele vor fi folosite pentru trimiterea prizonierilor în Suedia ?

Kaufmann : Da, bineînţeles.

Wessig : Ştiţi sau ştiaţi despre un ordin al unui ofiţer superior SS că deţinuţii din lagărele de concentrare nu trebuie să cadă în mîinile Aliaţilor ?

Kaufmann Nu.

Aşa a încercat Kaufmann (cu succes) să se scuture de responsabilitatea pentru moartea celor 7 500 de deţinuţi de la Neuengamme. Căci, în calitate de „Reikosee", ştiuse, firește, cu precizie că vasul „Cap Arcona", în starea de nefuncţionare în care se găsea, nu putea părăsi Golful Lübeck ; altminteri, nu l-ar fi destinat prizonierilor din lagărele de concentrare, ci l-ar fi folosit la transportarea soldaţilor nemţi. Tot aşa trebuie să fi cunoscut, fără nici un dubiu, şi ordinul de exterminare a deţinuţilor dat de Himmler. Mult mai clar s-a exprimat, cu acel prilej, şeful Gestapoului, Bassewitz-Behr, care a fost audiat ca martor, ca şi Kaufmann, în aceeaşi zi.

Wessig : Ce fel de ordine aţi dat ?

Bassewitz-Behr S-a stabilit la Conferinţă * că, în situaţia respectivă, rămînerea lagărului n-ar fi indicată şi nici compatibilă cu securitatea locuitorilor din Hamburg. În consecinţă comisarul pentru problemele de apărare a propus aducerea deţinuţilor pe vase.

Wessig Cine a dat ordinul ca oamenii aceştia să fie aduşi pe vase ?

Bassewitz-Behr Eu l-am dat.

---

* Este vorba de o conferinţă ce a avut loc la gauleiterul Kaufmann, la mijlocul lui aprilie 1945.

Wessig : A existat un ordin în sensul că, în nici o împrejurare, deţinuţii în lagărele de concentrare nu trebuie lăsaţi să cadă în mîinile inamicului ?

Bassewitz-Behr : Da.

Wessig : Cine a dat acest ordin ?

Bassewitz-Behr : Himmler l-a dat.

Wessig : Ce prevedea ?

Bassewitz-Behr Că nici un singur deţinut nu trebuie să ajungă în mîinile duşmanului.

Wessig : Dacă nu ar fi existat nici o posibilitate de evacuare a deţinuţilor, atunci ce urma să se întîmple cu ei ?

Bassewitz-Behr : În conformitate cu acest ordin, ei trebuiau ucişi.

La 26 aprilie 1945, micul vas „Athen" a adus primul transport de deţinuţi din lagăr de la cheiul din Lübeck pe „Cap Arcona". Între timp, aproape 11 000 de oameni, deja adunaţi de la Neuengamme şi din numeroasele sale lagăre exterioare, erau puşi să aştepte aici îmbarcarea şi uciderea lor.

Regina Atlanticului de Sud

Căpitanul Heinrich Bertram a vrut cu orice preţ să-şi salveze vasul. Nici nu putea să conceapă ca vaporul său de lux să devină un lagăr de concentrare plutitor. Se şi gîndea la timpurile de după război. Bertram dorea să salveze „Cap Arcona" ca să redevină „Regina Atlanticului de Sud", aşa cum fusese înaintea marii conflagraţii. El şi, mai cu seamă, societatea sa de navigaţie „Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrtsgesellschaft" doreau acest lucru. La Hamburg, societăţii i se spunea doar Hamburg-Süd de cînd fusese întemeiată, la 4 noiembrie 1871. De atunci, sub pavilionul roşu-alb al societăţii de navigaţie hamburgheze, pacheboturi şi vase de călători fac drumul

din Europa spre America Latină. Ele se numesc „Rio și „Santa Rita", „San Nicolas", „Paranaguá" și „Chubut" Cu timpul, Societatea Hamburg-Süd a început să cumpere sau să-și construiască cele mai frumoase nave din lume. Toate au fost botezate cu nume după faimoase promontorii importante pentru orientarea pe mare „Cap Ortegal" după promontoriul de pe Rio de Santa Maria pe țărmul nordic al Spaniei, în Golful Biscaya „Cap Blanco", după capul de pe coasta din Pacific a statului Costa Rica. „Cap Roca", după un cap situat la vest de Lisabona. „Cap Frio", după un cap pe lîngă care trec vasele lui Hamburg-Süd la intrarea în Rio de Janeiro, la sud de tropicul Cancerului. Dar dintre toate cele 28 de nave mici și mari cu denumiri de promontorii care, în decursul anilor, au efectuat și mai fac și astăzi curse pentru Hamburg-Süd, cea mai frumoasă a fost considerată „Cap Arcona". Și astăzi mai visează hamburghezii bătrîni acest vapor zvelt cu două elice și cu trei coșuri înalte. La fiecare sosire sau plecare a lui „Cap Arcona", oamenii se înghesuiau pe malul Elbei, la Wittenbergen sau Blankenese, ca să facă semne navei și pasagerilor ei mult invidiați. Cît de poetic a botezat, la 14 mai 1927, Beatrix Amsinck, fiica proprietarului lui Hamburg-Süd, vasul ce fusese construit la șantierul naval hamburghez Blohm+ Voss

„Din torentele Mării Baltice se înalță în nordul încîntătoarei insule Rügen o stîncă abruptă, încununată de un far care — ca cel mai de seamă hotar al Mării Baltice — împrăștie, noaptea, razele sale strălucitoare departe în mare. Numele acestei stînci, al singurului promontoriu ce împodobește țărmul Germaniei, Cap Arcona, să fie de aci înainte și numele tău. Fie ca să străbați mările și să alcătuiești o verigă de legătură între Lumea Veche și Lumea Nouă, spre cinstea iubitei patrii Germania și spre bucuria societății pe care o reprezinți. Te botez «Cap Arcona»".

Vasului i s-a spus „Regina Atlanticului de Sud". Cînd, la 20 noiembrie 1927, vasul cu turbine a plecat în călătoria sa inaugurală de la Hamburg la Buenos Aires, sub comanda căpitanului Ernst Rolin, numit, după moda vremii, „comodor", ca o distincție pentru experiența lui de marinar, cabinele sale de lux tapisate cu mătase erau ocupate de milionari. Să traversezi Atlanticul cu această navă constituia culmea luxului. „Pe vas se afla, de pildă, o bogătașă singuratică din America de Sud, care călătorea în clasa întîi cu patruzeci și cîini. Și pentru ca favoriții ei să fie găzduiți potrivit rangului lor, ea reținuse două cabine duble de lux", își amintește armatorul Herbert Amsinck. Iar o numeroasă familie de crescători de vite sud-americani își etala bogăția luînd la bord o vacă și găini ca să aibă pe drum lapte și ouă proaspete. „Firește, copiii au băut, zilnic, lapte proaspăt", relatează ospătarul șef Carl Schmidt, „dar nu de la vaca adusă pe vas. Aceasta a început la scurtă vreme să sufere de rău de mare." *

Micul dejun se servea în holul decorat cu lemn de zebrano. Lunchul, de la „pui în aspic" pînă la „capoletti italienne", era oferit de către ospătari în sufrageria lambrisată cu lemn de lămîi și avînd o mobilă îmbrăcată în mătase de culoare verde. Pe puntea superioară se juca tenis, în fața șemineului de marmură din fumoar se pălăvrăgea, iar seara, în uriașa sală festivă cu pereții complet lăcuiți, orchestra hamburgheză de dans a lui Christian Warncke junior de la hotelul „Cele patru anotimpuri" cînta paso doble și rumba. „În jurul meu dansează numai modele pariziene", spune reporterul de călătorie Albert Köhler, descriind o asemenea serată dansantă, la care lumea a apărut în frac și rochii lungi de seară. „Ochii tuturor femeilor sînt foarte strălucitori, genele și sprîncenele, prelungite cu creion negru, buzele, ca inimioare cu colțurile întinse, vopsite în roșu aprins. Moda la pantofi este un argintiu

* Joachim Wölfer : „Cap Arcona" Herford, 1977, p. 112.

lucios și trebuiau să fie asortați cu rochia. Așa cum spune un șlagăr cunoscut, doamnele purtau odinioară diamante și perle în păr, acum le prind pe jartieră și pe tocurile de la pantofi. Un jucător de scat pretinde că o fată din «Vestul de aur» poartă ceasul pe jartieră."

1 365 de pasageri, toți bogați și extravaganți, plus masor și medic hidroterapeut, preot de bord și altar din lemn de soi — sfințit de episcopul de Münster —, boutique-uri de un șic internațional, piscină cu apă curgătoare și, pentru orice eventualitate, o morgă, pe care „am folosit-o cu plăcere, în diminețile de duminică pentru păhărelul nostru matinal, căci acolo nu ne deranja nimeni", își amintește trezorierul adjunct Hans Jürgen Kruse. Au călătorit pe acest vas prințese ca, de pildă, prințesa moștenitoare Cecilia de Prusia, actori ca Gustaf Gründgens, Grethe Weiser, Sybille Schmitz. Poetul hamburghez Hans Leip, înainte de a fi scris — mai tîrziu — cîntecul său de-război „Lili Marleen", a creat pe acest vas un poem despre propria-i căsătorie

„Dulce-i dorul de țară. Stavilă nu-i pune defel.
Abia de se ivește țărmul și iar dispare.
Îți tremură mîinile, dar asta nu te-mpovară.
Sînt mașinile. Totul la bord din pricina lor se cutremură.

Orice nu-i decît o clipă efemeră, un scurt șuierat, un sărut în vînt.
Mîncăm bine și dansăm, dormim strîns unul lîngă celălalt pe vasul dănțuind.

Și nu ne pasă de stewarzi și pasageri.

Aici, pînă la urmă, totul scop în sine are.
Nimic nu ne apasă, noi vrem să fim cît mai aproape unul de altul.
Te-nvelești cu ce vrei, cu gheață sau pături.
Și ăst-aer de mare ! (Cîrma înspre vînt ! — Adierea vîntului aduce mirosul ultimelor gustări.)

Tu și cu mine deasupra valurilor.
Aproape de cer, chiar mai aproape decît de pămînt

Ce, la adîncime de kilometri — greu de imaginat ! —
se-ntinde departe de ce-i sănătos și frumos.

Și bani și avuție. Ca și noi de altfel.
cînd, jertfiți curentelor din adîncuri,
despuiați de mătăsuri și catifele,
am pluti, muți prin acele abisuri.

Nu plutim noi oare ? Deasupră-ne umbrele de chile,
bubuite de motoare.
Iar la balustradă stau doi, jucîndu-se cu cîte un gînd.
Cît de mult le semănăm !

Ce semnificație oribilă au căpătat, după zece ani, aceste cuvinte înaripate pentru multele mii de pasageri forțați ai navei „Cap Arcona" care s-au scufundat în „acele abisuri" !...

Vreme de doisprezece ani a navigat „Cap Arcona" între Hamburg și Rio, pînă ce, la 25 august 1939, orele 2 noaptea, a primit radiograma : „QWA 7", însemnînd : „Indicații speciale pentru caz de război". Vasul, revenit tocmai acasă din America de Sud, se afla, în momentul acela, în estuarul Elbei. Urma să plece din nou după patru zile spre porturile La Plata. Dar atît cei 850 de călători înregistrați în vederea plecării, cît și cele 50 kg de caviar „Malossol" și 6 000 kg de păsări și vînat au rămas pe uscat.

Întîlniri cu un vas-fantomă

Vasul alb era acuma cenușiu, ca și celelalte — „camuflaj" împotriva atacurilor aeriene. Nici Societatea Hamburg-Süd nu mai avea puterea de a dispune de a ei „Regină a Atlanticului de Sud", această competență revenind acum Marinei de război germane. Vasul a stat, de la

29 noiembrie 1939 pînă la 31 ianuarie 1945, în cheiul de la Gdynia, ca vas-locuință.

Căpitanul Heinrich Bertram cunoștea vasul încă din vremuri de pace. Luase parte, în calitate de ofițer I-ul pe lîngă comandantul vasului, Richard Niejahr, la o traversare a Atlanticului de Sud, efectuată de „Cap Arcona" În timpul războiului, Bertram a comandat o altă navă a lui Hamburg-Süd : „Monte Rosa". Și acesta fusese cîndva un renumit vas de pasageri în Atlanticul de Sud, înainte de a ajunge succesiv, în timpul războiului, vas pentru transport de trupe, vas-locuință și, în final, vas-spital. La sfîrșitul lui ianuarie 1945, a plecat gol din Norvegia spre Pillau, pentru ca — avînd semnul Crucii Roșii pe coș — să încarce acolo 4 000 de răniți, refugiați, dar și soldați, pentru a-i transporta la Swinemünde. Pe drumul de întoarcere, la 16 februarie 1945, orele 5 dimineața, „Monte Rosa" a fost grav avariat în urma unei explozii de mine sau a unei torpile. La bord a apărut o enormă spărtură. Aproape toți membrii echipajului și personalul sanitar au coborît în bărci. Vasul, devenit o epavă, a putut fi totuși tras de remorchere pînă la Gdynia.

Căpitanul Heinrich Bertram a fost transferat de pe „Monte Rosa" pe „Cap Arcona" — obiectivul său profesional, urmărit de mult, fusese acela de a ajunge pe cel mai mare vas al lui Hamburg-Süd, firește nu în asemenea condiții.

Și în timp ce fostul său vas este peticit ca vai de lume, sudîndu-i-se cîteva plăci de oțel peste spărtură, Bertram face deja transporturi de refugiați cu „Cap Arcona"

În timpul ultimei curse făcute de la Copenhaga pînă la Golful Danzig, „Cap Arcona" întîlnește o navă ca o fantomă : „Monte Rosa", fostul vas al lui Heinrich Bertram, o epavă fără mașinărie proprie și cu punțile inferioare acoperite de apă, era tras de trei remorchere prin Marea Baltică spre Copenhaga — un traseu de 600 kilometri ce

trecea prin-tr-o zonă de operații a unor submarine sovietice și ale unor bombardiere engleze. La bord, 5 600 răniți, refugiați, soldați.

Căpitanul Bertram mai conduce o dată, la 30 martie 1945, un transport spre Copenhaga. De astă dată la bord, pe punți, pe scările de coborîre, în săli, în piscină stau culcați sau în picioare 9 000 de oameni. Pentru a se feri de atacurile submarinelor, „Cap Arcona" urmează un drum în zigzag, parcurs cu cea mai mare viteză. Ajuns la Copenhaga, vasul se găsește cu turbinele aproape scoase din uz. Face o escală la un șantier naval. Compartimentul mașinilor este reparat sumar ca să poată rezista măcar pînă în Germania. De alte curse pe mare nu mai poate fi vorba : cînd își aruncă ancora, la 14 aprilie 1945, în dreptul portului Neustadt din Golful Lübeck, „Cap Arcona" nu mai este în stare de funcționare.

Și, totuși, în spatele dezolantei culori cenușii, se ascunde frumusețea vaporului de lux. În ciuda transporturilor de mase de oameni, în ciuda îndelungatei staționări ca vas-cazarmă pentru marinari, „Cap Arcona" nu este devastat. Lambriurile din esențe nobile, dalele și ferestrele lui au supraviețuit aproape fără nici o vătămare războiului care acum se apropie de sfîrșit.

În zilele acelea Heinrich Bertram este chemat la Hamburg de către Societatea de navigație. Acolo, lumea se pregătește pentru activitățile pe care le va aduce cu sine pacea. Marina de război restituie inutilizabilul vas „Cap Arcona" Societății Hamburg-Süd. Însuși șeful transportului maritim, amiralul Engelhard, care deține comanda supremă asupra tuturor navelor comerciale rechiziționate pentru misiuni militare, nu mai crede în victoria naziștilor. El și cîțiva alți ofițeri lucizi din serviciul său, care, ca bunăoară căpitanul Rössing, aparțineau pe vremuri marinei comerciale și vor ca după război să facă din nou călătorii pașnice pe apă, scot din circulație cît mai multe vase

cu putință, redîndu-le companiilor de navigație. Golful Lübeck începe să semene cu o sală de așteptare pentru vase obosite de război.

Și la Societatea Hamburg-Süd se încearcă salvarea a ceea ce se mai poate salva din ultimele vase. Societatea s-a și pregătit, într-o desăvîrșită discreție, pentru afacerile postbelice, de la care, după perioada distrugerilor, se așteaptă foarte mult : Concernul Oetker pentru produse alimentare din Bielefeld a intrat cu capitalul său în Societatea Hamburg-Süd.

Și societățile mici încearcă să-și păstreze pe apă ultimele nave. Așa procedează, de pildă, Societatea Knöhr und Burchard din Hamburg. 13 din cele 18 cargoboturi ale ei au fost scufundate în război. Cel mai mare vas de care mai dispune este marele cargobot „Thielbek" cu un tonaj brut de 2815. În orice caz, un pitic în comparație cu vasul de călători „Cap Arcona", de zece ori mai mare, și cu un tonaj brut de 27.571. În plus, în vara anului 1944, fusese avariat grav, pe Elba lîngă Hamburg, în urma unui atac aerian englez. Stricăciunile pricinuite de bombe sînt reparate la Șantierul naval LMG din Lübeck (Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, în prezent Orenstein und Kappel).

Dar, înainte de a se termina reparațiile, „Reikosee" Kaufmann transmite societății din Hamburg, la 17 aprilie 1945, un ordin : Vasul „Thielbek" este rechiziționat. Să părăsească numaidecît șantierul și să facă escală în portul Lübeck. Nu se poate pune singur în mișcare ? Atunci să fie remorcat.

Un costum vărgat în apa portului

Încă în aceeași zi, „Thielbek" este „cărat" — așa se spune în limbaj marinăresc în cazul remorcării unui vas

de la un loc de ancorare la altul — de la Şantierul naval LMG pînă în portul industrial Lübeck. Aidoma lui „Thielbek", un alt vas, „Athen", cu un tonaj brut de 3.600, este, şi el, adus acolo. Este un cargobot avariat, ale cărui reparaţii nu s-au terminat, dar care totuşi se putea deplasa cu forţă proprie.

Pe cheiul oraşului Lübeck, pe jumătate distrus de bombardamente, aşteptau deţinuţii din lagărul de concentrare Neuengamme. Primele transporturi sosiseră cu vagoane de marfă la 19 aprilie 1945 şi de atunci pînă la 26 aprilie, timp de o săptămînă, au continuat să sosească în port noi mase de oameni. Veneau şi din alte lagăre de concentrare : din nenorocitul lagăr Reiherhorst de lîngă Wöbbelin, din lagăre situate lîngă Magdeburg, iar fiecare deţinut ce sosea la Lübeck lăsa în urma lui cel puţin un camarad mort, pierdut pe drum.

Mulţi dintre ei n-au avut voie să părăsească vagoanele, rămînînd închişi înăuntru. Absolut nimic de mîncare, absolut nimic de băut. Deţinutul Willi Lenz relatează

„La capătul trenului, în patru vagoane, mai zăceau bolnavii noştri, care — în unele cazuri datorită delirului provocat de febră — ţipau fără întrerupere. Nu li se acorda nici un fel de îngrijire sau asistenţă medicală. Mi-a rămas întipărită în minte o imagine : un bolnav cu febră mare, adunîndu-şi ultimele puteri, se caţără cu mare greutate pentru a ieşi din vagon. Se prăbuşeşte, se rostogoleşte spre peretele cheiului ; la un metru de perete, Kierstein, făcînd o săritură spre el, îl împuşcă cu un glonte tras cu pistolul. Un SS-ist îl împinge cu piciorul peste perete. Deţinutul cade de la 6 metri în apă. O enormă pată de sînge cu băşici apare la suprafaţa apei. Un timp se mai poate distinge costumul vărgat, umflat de apă, apoi trupul chircit se scufundă. La scena asta, Kierstein rîde".

Ne așteaptă ceva rău

Pe ofițerul secund de pe vasul „Thielbek" îl chema Walter Felgner. Era un om tînăr, de 22 de ani, prietenos, doar puțin influențat de politica naziștilor. Un marinar înnăscut. Își aduce aminte de îmbărcarea deținuților din lagărele de concentrare :

Am fost ofițer secund pe „Thielbek", care fusese lovit de bombe, în august 1944, la Hamburg. Nu mai putea fi manevrat și a fost remorcat și dus la Șantierul naval de la Lübeck, unde fusese construit. Acolo a fost pus la punct, în afara servomotoarelor de la cîrmă care pe atunci nu se mai livrau.

La 17 aprilie 1945, cei de la bord am aflat că trebuie să ne pregătim pentru o misiune specială. Chiar și în timpul reparațiilor, noi am locuit pe vas. Numele căpitanului vasului era John Jacobsen, cel al primului ofițer Andresen, iar pe ofițerul al 3-lea îl chema Theodor Schotmann. Căpitanul Jacobsen, pe atunci în vîrstă de aproape 60 de ani, era tipul vechiului căpitan de corabie. Un taciturn.

Am fost trași pînă la portul industrial Lübeck, unde se găsește un siloz de cereale. Căpitanul ne-a comunicat : „Trebuie să luăm la bord prizonieri. Mai mult nu știu". Bineînțeles noi ne-am gîndit la prizonieri de război, care ar fi urmat să fie cazați pe vas. La 18 aprilie, au și apărut pe bord SS-iști. S-a instalat o tăcere totală asupra a tot ce urma să se întîmple. Căpitanul Jacobsen a fost convocat, împreună cu căpitanul Bertram de pe „Cap Arcona", la un fel de conferință. Cînd s-a întors, vizibil abătut, ne-a declarat : „Ne așteaptă ceva rău. Nu avem voie să spunem o vorbă despre asta, deși așa ceva nu va putea să rămînă secret . vor fi aduși pe vas deținuți din lagăre. Căpitanul Bertram și cu mine ne-am opus luării de deținuți la bord. Dar mîine va avea loc din nou o reuniune".

De la acea întrevedere, căpitanul Jacobsen s-a întors foarte deprimat. Vorbind pe punte cu primul ofiţer Andresen şi cu mecanicul şef Lau, el a spus „Acum, nu mai am cuvînt pe propriul meu vas".

Curînd după aceea, au sosit trenurile. A început îmbarcarea deţinuţilor din lagăre. Încă înainte, o echipă de lucrători a improvizat pe punte un fel de instalaţii sanitare. Apoi au venit oamenii. Căpitanul Jacobsen şi cu mine stăteam pe punte şi îi priveam. Că au existat în Germania lagăre de concentrare, asta am ştiut-o, a ştiut-o aproape toată lumea. Noi marinarii eram cel mai puţin informaţi, întrucît ajungeam rar în porturi şi chiar şi atunci aveam alte preocupări decît să ne interesăm de politică. Ştiam şi că lagărele de concentrare nu erau nişte case de odihnă. Dar cum arătau oamenii de acolo, asta nu o ştiam. A fost un şoc pentru noi.

La 20 aprilie a început, aşadar, îmbarcarea. Căpitanul Jacobsen abia dacă era abordabil ; era distrus.

Nici nu aveam ceva de spus, nici nu aveam voie să spunem ceva. Iniţial ni s-a indicat să stăm sub punte. SS-ul şi-a dat totuşi seama, după aceea, că nu ne pot împiedica să vedem ce se petrece. Îmbarcarea deţinuţilor nu se putea ţine secret. Chiar şi locuitorii din Lübeck vedeau cum sînt descărcaţi acolo prizonieri.

Iată primele scene cumplite pe care le-am avut în faţa ochilor : în vagoane erau şi morţi. La Holstenhafen, au fost săpate gropi în apropierea silozului de cereale, şi morţii au fost azvîrliţi în ele. După aceea — am văzut asta cu ochii mei —, un SS-ist înarmat cu un pistol s-a îndreptat spre gropi şi a tras de cîteva ori. În cine a tras nu s-a mai putut distinge de sus.

Crucea Roşie suedeză a fost prezentă la îmbarcarea deţinuţilor, cărora le dădea pachete asemănătoare celor distribuite filantropic de obicei. Dar se dădeau pachete numai prizonierilor vest-europeni, nu şi ruşilor... Şi nemţii

primeau pachete. Suedezii veneau cu camioane de culoare închisă și, pe măsură ce deținuții se suiau pe vas, le erau înmînate pachetele. Suedezii purtau uniforme de Cruce Roșie.

Am intrat în vorbă cu un SS-ist. Era un farmacist din Bütow, în Pomerania, regiune de unde sînt și eu originar. El mi-a spus :„Himmler poartă în prezent tratative de pace". Nu cunosc numele acelui om. Am făcut cunoștință și cu un deținut care era ziarist, nici numele lui nu-l știu ; am stat mult de vorbă cu el. Era un deținut politic din lagărul Neuengamme, unde lucrase la registratură. Mi-a povestit cum decurge viața în lagăr.

Farmacistul SS-ist mi-a spus : „Deținuții au fost aduși pe vas pentru a fi predați englezilor : suedezii au pus această condiție prealabilă pentru tratativele de capitulare". Nu erau decît zvonuri, după cum a reieșit ulterior. Dar, în clipele acelea, orice era crezut.

Pachetele suedeze au avut urmări pe care nici noi, nici deținuții nu le-am prevăzut. După constituția fizică a oamenilor, existau și tipuri de oameni sportivi, părînd sănătoși și bine hrăniți, în timp ce alții erau numai piele și oase. Aceștia din urmă trebuiau sprijiniți de slabi ce erau. Au mîncat și ei din acele pachete în care erau cutii cu untură. Au fost cuprinși, în consecință, de o teribilă sete. Seara, din cale răzbăteau voci care cereau apă.

Primul ofițer Andresen a dat dispoziție să se aducă apă în cale, printr-o pompă, dintr-un rezervor al vasului. Dar, dat fiind numărul mare de deținuți, aceasta însemna cîte o picătură pentru fiecare. Urmarea : a doua zi, am scos din cale între 20 și 30 de morți. Și în fiecare dimineață care a urmat, din nou cîte 20—30 morți.

Deținuții au rămas pe vas numai o zi-două și apoi au fost transbordați pe „Athen", care i-a transportat pe „Cap Arcona". Prima oară, s-a refuzat primirea lor acolo. Au fost aduși înapoi. Dar, a doua zi, au fost din nou scoși.

SS-iştii îi puseseră pistolul în piept căpitanului Bertram. Şi, atunci, a fost nevoit să-i preia. Nu au plecat toţi deţinuţii. Cei politici au rămas pe vasul nostru. Existau şi acte despre deţinuţi.

Ceea ce m-a uimit extrem de mult pe mine a fost felul cum era pus totul la punct, organizarea. SS-ul se ţinea în umbră. Cei ce erau „Kapo" acţionau deschis, teribil de brutal. Aveau o putere nelimitată, ţineau cravaşa în mînă. Totul mergea strună prin constrîngere şi prin brutalitate.

„Şi aceştia sînt deţinuţi ?", l-am întrebat pe SS-istul cu care vorbeam. „Da — mi-a răspuns, — şi ei sînt deţinuţi". Am întrebat în continuare : „Politici ?" „Nu — a fost răspunsul — nu-i putem socoti ca atare şi nici ei înşişi n-ar consimţi să fie consideraţi aşa. Aştia sînt oameni obişnuiţi cu brutalitatea". Ulterior am aflat că erau criminali ajunşi în lagăre.

Un Kapo cu grad mai mare, care se distingea printr-o deosebită brutalitate, a pus, de exemplu, să fie biciuit un deţinut în bocaport. S-a spus că ar fi furat ceva. Un SS-ist oarecare a dat ordin să se aibă grijă ca scena să nu fie văzută de oameni de pe ţărm. SS-istul s-a plîns unui ofiţer SS mai înalt în grad. Dar acesta i-a dat dreptate Kapo-ului. O asemenea putere aveau oamenii aceia acolo.

Morţii pe care îi scoteam în fiecare dimineaţă din cale erau transportaţi în camioane. Nu ştiam unde ajungeau.

Deţinuţii mi-au declarat că hrana de pe vas era mai bună decît hrana rece din lagăr. Se aduceau de la Hamburg conserve, care fuseseră deteriorate în timpul atacurilor aeriene asupra depozitelor şi din cauza aceasta se alteraseră.

Noi aşteptam sfîrşitul iminent al războiului. Vorbeam din ce în ce mai deschis. Numărul SS-iştilor scădea în continuu. În cele din urmă, n-au mai rămas decît trei-patru SS-işti pe „Thielbek" Ceilalţi fuseseră înlocuiţi prin

membri ai Volkssturm-ului, ai artileriei marine, bărbați între 55—60 de ani, aduși pe vas pentru pază.

L-am întrebat pe farmacistul SS : „Ce se întîmplă cu SS-iștii ?" Răspunsul : „E vorba să construim aici o linie de rezistență pentru a apăra Schleswig-Holstein".

Pe loc mi s-a părut comică ideea. Erau simple pretexte. SS-iștii de la bord nu aveau nici un fel de decorație, și ce soldat putea fi cel ce nu primise în război nici o decorație, dacă fusese pe front ? SS-iștii n-au fost pe front, iar acum voiau să nu fie la vedere și să se dea la fund.

Pe punte au fost aduse baloturi de paie. Paiele au fost puse în cale, unde nu aveam paturi. Cantități mai mari de alimente au fost depozitate sub o prelată. Distribuirea alimentelor pe vas nu se făcea corect. Primii la rînd aveau, de obicei, ce mînca, dar abia de mai ajungea ceva din alimente prizonierilor ruși care se găseau jos în cale și bolnavilor. Cine era atît de bolnav, încît nu se putea ajuta singur, era foarte puțin ajutat. Domnea cu adevărat purul instinct de conservare, acela de a te gîndi, în primul rînd, la tine însuți.

Problema latrinelor era îngrozitoare. În cale erau coborîte hîrdaie goale, care, apoi, erau aduse sus pline. Jos, duhoarea era insuportabilă. Pe vas extrem de mulți oameni sufereau de diaree dizenteriformă. Aceștia nu erau în stare nici măcar să ajungă pînă la hîrdaie. Trupurile le erau mînjite de excremente.

La un moment dat, acești bolnavi au fost aduși pe punte și dezbrăcați la piele. Stăteau complet goi în frigul unui sfîrșit de aprilie. Numai piele și os, acoperiți de excremente pe corp, trebuiau să se spele unul pe altul cu apă rece de mare. Deținuții Kapo organizaseră așa lucrurile. N-aș crede că bolnavii respectivi au supraviețuit. Cu siguranță că în ziua următoare se numărau printre morți.

Bîntuiau bolile de stomac şi intestine. Nu existau medicamente. Nu exista un doctor. Oamenii care se îmbolnăveau erau condamnaţi la moarte.

Şi mai era ceva la bordul lui „Thielbek" se aflau şi SS-işti cu ciini răi pe care-i asmuţeau împotriva deţinuţilor. Ciinii fuseseră dresaţi după mirosul deţinuţilor, pentru cazul în care vreunul ar fi vrut să evadeze. Ciinii erau legaţi în partea din faţă a punţii. Nu s-a ajuns la situaţia să fie folosiţi pe vas.

Aceasta a fost relatarea lui Walter Felgner.

Şeful administraţiei face socotelile

În dimineaţa zilei de 20 aprilie 1945, a apărut în Lübeck SS-Sturmbannführer Christoph-Heinz Gehrig. Era împuternicitul lui Max Pauly, comandantul lagărului de concentrare Neuengamme. Acesta avea alte treburi pentru moment. Tocmai ordona asasinarea a 20 de copii evrei între 5 şi 12 ani. Fuseseră reţinuţi la Neuengamme drept cobai pentru experienţe medicale cu bacili de tuberculoză ; pe trupuşoarele lor aveau înspăimîntătoare urme ale acestor experienţe şi trebuiau, deci, să dispară, înainte de sosirea englezilor care se găseau la o distanţă de numai 6 kilometri de Neuengamme. Din ordinul lui Pauly au fost duşi în clădirea unei şcoli, pusă oricum la dispoziţia SS-ului şcoală de pe Bullenhuser Damm din Hamburg. Acolo, copiii, împreună cu îngrijitorii lor şi cu un grup de prizonieri de război sovietici, au fost spînzuraţi de cîrlige şi burlane de sobă — în total 48 de vieţi omeneşti. *

* Descrierea amănunţită în cartea lui Günther Schwarberg : „Der SS-Arzt und die Kinder", Stern-Buch. Hamburg. 1979. (Versiunea în limba română a apărut la Editura Politică, în 1982, sub titlul „Medicul SS şi copiii" — *Nota trad.*)

Așa se face că, pentru „administrarea" deținuților pe drumul lor spre moarte, indisponibilul Sturmbannführer Pauly l-a trimis pe „șeful administrației" lagărului de concentrare. Șase ani mai tîrziu, la 8 februarie 1951, soția acestuia, Lydia, a depus la Dietlingen, lîngă Pforzheim, o mărturie sub jurămînt, prin care voia să obțină ca soțul ei să fie declarat mort. Ea afirma în această mărturie că, în cadrul carierei sale de „trezorier", soțul ei a dispărut fără urmă cînd i se „comandase" să treacă la Waffen-SS și că „el a făcut parte din personalul însoțitor al unui transport în Suedia, avînd de făcut socotelile de decontare... Vestea despre apartenența soțului meu la personalul însoțitor al vaporului «Arcona» mi-a adus-o comerciantul Julius Panitz din Pforzheim, Hoheneckstrasse nr. 40" Acest Julius Panitz, un camarad al SS-istului Gehrig, s-a exprimat, la rîndul său, foarte prudent, doar era vorba de pensia unui gardian dintr-un lagăr de concentrare : „Camaradul Cristoph Gehrig a însoțit, în calitate de administrator-șef, transportul scandinavilor eliberați, efectuat cu vaporul «Cap Arcona», și, „în timpul catastrofei, a făcut parte, probabil, dintre victime".

În realitate însă, „făcutul socotelilor" de către SS-Sturmbannführer Gehrig arătase cu totul altfel el dăduse ordin căpitanului vasului „Athen", Nobmann, să preia imediat la bord 2 300 de prizonieri din lagărul Neuengamme și 280 de gardieni SS-iști și să-i transporte pe „Cap Arcona", ancorat în dreptul portului Neustadt. Nobmann a refuzat, motivînd că vasul ar fi prea mic, călătoria prea periculoasă, iar la bord nu avea nici un fel de echipamente de salvare. Gehrig a amenințat că, în cazul refuzului de a executa ordinul, Nobmann va fi trimis neîntîrziat în fața Curții marțiale. Căpitanul s-a supus. Încă în după-amiaza zilei de 20 aprilie 1945, prizonierii au fost aduși pe „Athen" snopiți în bătăi de către SS-iști.

Fostul soldat polonez, Tadeusz Kwapinski, își amintește următoarele, după 35 ani, despre scările de pisică

„Am fost hăituiți cu strigăte și lovituri de baston de către SS-iști și deținuți Kapo pînă la bordul vasului. Sărind peste scările de frînghie, am ajuns de-a dreptul în calele din fundul vasului. În acest iureș, mai mulți deținuți au căzut de la mare înălțime pînă în adîncul vasului, au fost grav răniți și s-au ales cu contuziuni și fracturi. Jos, abia de ne puteam mișca. Stăteam lipiți unul de altul, înghesuiți de-a lungul pereților oblici ai bordului. Era întuneric, rece și umed. Nici un closet, nici un strop de apă. A început să pută. Vasul, încărcat pînă la refuz cu deținuți, a părăsit portul după cîteva ore".

„Athen" se deplasează spre Golful Lübeck. În dreptul portului Neustadt, este oprit și amarat de „Cap Arcona". Căpitanul Nobmann discută cu căpitanul Bertram, care refuză să preia deținuții. Chiar și atunci cînd la bordul vasului apar SS-iștii, care încep să urle, Bertram continuă să refuze. Pînă la urmă, Nobmann se reîntoarce pe „Athen" și cargobotul este desprins de „Cap Arcona", continuînd însă, în tot cursul nopții, să stea ancorat în rada de la Neustadt. În dimineața următoare — era 21 aprilie 1945 —, „Athen" a pornit-o din nou înapoi spre Lübeck. Deținuților nu li s-a dat nici de mîncat, nici de băut.

Ulterior, în mai 1945, căpitanul Nobmann a întocmit un proces-verbal referitor la toate acestea : „La 20 aprilie, orele 6, a început îmbarcarea a circa 2 300 de deținuți și circa 280 de gardieni, sosiți cu un tren care s-a oprit paralel cu vasul. «Athen» a putut să plece abia pe la orele 17, deoarece mai erau de adus de pe țărm niște piese de motoare care abia se reparau. În rada de la Neustadt am pătruns seara, pe la orele 20,30. În timpul cursei, am primit de la șeful transportului ordinul de a acosta vasul cu deținuți la vasul «Cap Arcona»", care aștepta în rada de acolo. «Cap Arcona» a refuzat să primească

deținuții. «Athen» a aruncat ancora în apropiere de «Cap Arcona». Și în dimineața următoare «Arcona» a respins preluarea deținuților".

Pe cheiurile de la Lübeck, soseau mereu noi transporturi. Între timp, SS-știi înghesuiseră deținuții pe „Thielbek". „Am fost băgați în cale, de unde nu se putea vedea mare lucru și nici știi ce se întîmplă", își amintește fostul deținut din lagăr, polonezul Mieczyslaw Chmielewski. „Din fericire, prietenii mei și cu mine nu eram atît de flămînzi, fiindcă, înainte de plecare, făcuserăm rost de cîte un codru de pîine și de cîte o bucată de cîrnat. Se zvonea printre noi că ar urma să fim duși în Suedia. Dar la Lübeck, avea să ne preia Wehrmachtul."

Să fie împușcat căpitanul

Erau doar zvonuri. SS-ul nu a dat din mînă prizonierii din lagărele de concentrare. Iar SS-Sturmbannführer Gehrig l-a informat pe comandantul de lagăr Pauly că Bertram — căpitanul navei — a refuzat să ia prizonierii pe „Cap Arcona".

Acesta s-a plîns numaidecît contelui Bassewitz-Behr, șeful Poliției secrete de stat din Hamburg, care, la rîndul său, s-a prezentat la gauleiterul nazist al Hamburgului, „Reikosee" Kaufmann. În aceeași zi de 21 aprilie 1945, secretarul personal al lui Kaufmann, SS-Hauptsturmführer Horn, a fost trimis la președintele Consiliului de conducere al Societății Hamburg-Süd, John Eggert : Căpitanul Bertram să fie obligat prin amenințare cu pedeapsa capitală să aplice ordinele SS-ului de a lua la bord prizonierii din lagărele de concentrare.

Societatea de navigație a luat contact telefonic cu căpitanul, care, la rîndu-i, a chemat la telefon pe reprezentantul Marinei de război, amiralul Engelhardt. Toți au înțeles că vasul „Cap Arcona" este destinat să devină un comando al morții, urmînd să fie scufundat împreună cu prizonierii. Fie că le era la suflet frumusețea de vas, fie că se gîndeau la viața miilor de oameni în costume vărgate— oricum încercau să împiedice crima. Amiralul Engelhardt l-a trimis pe căpitanul Rössing la „Reikosee", acela însă n-a putut ajunge decît pînă la SS-Hauptsturmführer Horn, căruia i-a prezentat protestul formal al Marinei militare împotriva rechiziționării vasului „Cap Arcona". Horn l-a respins, netulburat.

În acest moment, căpitanul Bertram înțelege că ar trebui să plătească, probabil, cu viața, dacă s-ar menține pe poziție de rezistență. Și chiar așa și era. SS-Hauptsturmführer Horn a ordonat unui căpitan locotenent Lewinski, membru al Statului Major al lui „Reikosee", să plece la Lübeck, de unde, împreună cu SS-Sturmbannführer Gehrig, să ajungă pe „Cap Arcona".

Trecuseră cinci zile. La 26 aprilie 1945, Lewinski și Gehrig s-au întîlnit la Lübeck și plecînd împreună la Neustadt, au fost transportați cu o barcă cu motor, aparținînd Școlii de echipaje pentru submarine, pe „Cap Arcona" O dată cu ei, s-a îmbarcat și un comando SS, înarmat cu pistoale automate.

Căpitanul Bertram a încercat să trateze cu Gehrig și Lewinski. Aceștia nu s-au lăsat antrenați în discuții. I-au dat, în schimb, căpitanului un ultimatum : Ori acceptă imediat acostarea vasului „Athen" la „Cap Arcona" și preluarea prizonierilor, ori va fi împușcat pe bord. Bertram a cedat. Despre toate acestea, el va scrie ulterior :

„La îndemnul societății de care aparțineam, Hamburg-Süd-amerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, și cu acordul Marinei militare, am preluat, la 27 februarie

1945, comanda marii nave de pasageri, de 28 000 tone, «Cap Arcona».

Am aflat de la căpitanul vasului «Athen» că la Lübeck a început îmbarcarea a circa 12 000 de prizonieri, majoritatea dintre ei urmînd a fi luați la bord de «Cap Arcona».

Pentru mine era de la sine înțeles să resping preluarea prizonierilor, căci orice marinar cu simț de răspundere știe că — ținînd cont de riscul enorm al unei călătorii pe apă în condițiile războiului modern — luarea la bord a unor oameni, și încă în asemenea proporții de masă, fără ca expedierea lor pe mare să fie imperios necesară, echivalează cu lipsa acestui simț de răspundere.

La 26 aprilie, într-o zi de joi, a apărut SS-Sturmbannführer Gehrig, ofițerul SS care conducea întreaga operațiune de îmbarcare, însoțit de un căpitan de vas comercial ce-i fusese atașat drept consilier și de un comando operativ SS, format dintr-un Hauptsturmführer și trei soldați SS, înarmați cu arme automate. Gehrig mi-a adus la cunoștință ordinul scris de a fi numaidecît împușcat, în cazul în care aș continua să mă opun luării la bord a prizonierilor.

În momentul acela am înțeles că nici moartea mea nu ar putea împiedica îmbarcarea deținuților și, în consecință, am declarat ofițerului SS că din acea clipă îmi declin, în principiu, responsabilitatea pentru vasul meu.

Gehrig a aranjat trecerea deținuților de pe «Athen» pe «Cap Arcona». De la Lübeck soseau în continuare noi transporturi, astfel încît, la 28 aprilie, am avut la bord circa 6 500 de prizonieri, și asta în pofida aprecierii căpitanului de vas comercial, atașat drept consilier, și anume că vasul avea o capacitate de cel mult 3 500 de oameni

Duminică, 29 aprilie, am plecat la Hamburg pentru a cere să fiu dezlegat de obligația ce revenea oricărui căpitan de vas german de a-și scufunda sau distruge vasul la apropierea inamicului. La Hamburg mi s-a vorbit despre

contele Bernadotte din Suedia, care se declarase de acord să preia deținuții, cu excepția nemților. Nave suedeze ar fi fost deja pe drum, iar eu trebuia să mă întorc, fără întîrziere, la Neustadt.

De menționat că, luni 30 aprilie, au fost preluați de pe navă, de către vasul «Athen», 2 000 de deținuți nemți care nu puteau fi duși în Suedia, așa că, în cazul scufundării sau al distrugerii vasului, la bord ar mai fi fost doar circa 4000 de oameni" *

Fusese o minciună că vasul „Cap Arcona" trebuia să pornească spre Suedia. Adevărată a fost doar afirmația despre întîlnirea secretă a contelui Bernadotte cu Himmler, în același oraș Lübeck, în care așteptau să fie transportați spre moarte mai mult de 11 000 de prizonieri înfometați proveniți din lagăre. Dar la aceste tratative nu fusese vorba decît de deținuți scandinavi. Iar aceștia părăsiseră, între timp, lagărele și Germania nazistă cu transportul — devenit celebru — asigurat de așa-zisele „Autobuze albe", aparținînd Crucii Roșii suedeze și daneze. Tot ceea ce a promis Himmler în plus la aceste tratative, la acestea și la altele, de pildă la cele purtate cu delegatul Congresului Mondial Evreiesc, Norbert Masur, nu a mai fost respectat de el : că nu va transmite și nu va lăsa să fie pus în practică ordinul lui Hitler de a arunca în aer lagărele de concentrare sau de a omorî deținuții pe o altă cale, predînd, dimpotrivă, toate lagărele de concentrare trupelor aliate ce se apropiau. Imediat după reîntoarcerea pe vas, căpitanul Bertram s-a putut convinge personal că SS-ul avea cu totul alte proiecte în ce-i privește pe deținuți decît acela de a-i duce în Suedia.

Încă înainte ca „Athen" să fie din nou acostat la „Cap Arcona", venise de la Neustadt o șalupă cu SS-iști. Pentru

* Raportul căpitanului Bertram către Societatea Hamburg-Süd din 31 ianuarie 1947.

a preveni orice posibilitate de salvare de pe vas, aceştia, sub comanda SS-Untersturmführer-ului Kierstein din Neuengamme, au smuls colacii de salvare de pe suporturi şi i-au încuiat în magazii; acelaşi lucru l-au făcut cu vestele de plutire. Chiar şi băncile de pe punte, care ar fi putut servi drept plute, au fost dislocate şi stivuite, apoi încuiate. Cheile au rămas la SS-işti. Abia după aceea a început îmbarcarea prizonierilor.

Ruşii ajung în magazia de banane

Timp de trei zile a făcut vasul „Athen" drumul dus-întors între portul Lübeck şi „Cap Arcona". Numărul prizonierilor aduşi pe bord a atins cifra de 6 500, păziţi fiind de 600 de gardieni SS. Moartea continua să facă ravagii şi pe „Cap Arcona". De-abia de se mai găsea ceva de mîncat sau de băut. Cel mai greu o duceau ruşii, toţi prizonieri de război — soldaţi şi ofiţeri. Ei au fost băgaţi în magaziile cele mai de jos ale vasului „Cap Arcona", magazii în care se depozitau banane, fără aerisire, aproape complet lipsite de lumină. „Paznicii SS deschideau cîteodată hublourile, dar le închideau imediat. Lipsa de oxigen a devenit din ce în ce mai acută", povesteşte ofiţerul sovietic Aleksandr Mahnev. Zilnic era adusă pe vapor apă de băut cu o şalupă, care, apoi, transporta la Neustadt cadavrele de pe „Cap Arcona".

Şi Mahnev continuă: „Sus, sub tavanul de sticlă al restaurantului, era instalată paza SS. Aşa au trecut patru zile. N-am primit absolut nimic de mîncare. Spre apus, la o distanţă de şapte-opt kilometri, se puteau distinge, printr-o ceaţă albăstruie, malurile bătute de un soare luminos. În mijlocul vaporului, în spaţiul prin care se intra sus la noi lua proporţii şi devenea din ce în ce mai

mare cală de lansare a cadavrelor stivuite ale tovarășilor noștri, transformîndu-se într-un morman enorm de trupuri goale de oameni care pieriseră din cauza foametei, și nimeni nu se mira de acest tablou. Și nimeni nu era exceptat de la posibilitatea de a mai înălța, și el, acest morman.

Vedeau apropiindu-se libertatea

La 24 aprilie 1945, John Jacobsen i-a scris de pe vasul „Thielbek" soției ultima scrisoare din viața lui :

„După cum mi s-a spus, oamenii mor ca muștele. În orice caz, dimineața în primul rînd sînt scoși morții din cale. La noi, azi-dimineață au fost cinci bărbați. Întrucît acest cimitir s-ar întinde însă prea repede, acum au început să fie ridicați... În parte, prizonieri din lagăre, deținuți arestați sau în curs de cercetare, de toate vîrstele și din toate păturile sociale, de la 14 la 70 de ani, și de la ministru, ajungînd la profesori, doctori, căpitani, pînă la muncitori, toți sînt reprezentați aici. Nemți, unguri, polonezi, francezi și așa mai departe reprezintă numeroasele naționalități.

Străinii trebuie să intre în cale și să rămînă acolo, n-au voie să apară pe punți. Sînt înghesuiți ca sardelele.

La început, aceste lucruri erau privite cu ochi plini de spaimă. Ne-am obișnuit însă repede cu asta, cu atît mai mult cu cît înșiși acești oameni nu luau atît de în tragic situația. Deși paza este compusă și din soldați, disciplina și ordinea sînt păstrate și de prizonieri aleși special, cu alte cuvinte de propriii lor tovarăși. Chiar și împărțirea hranei este în mîna tovarășilor mai inteligenți, care, cu carnetul de notițe și creionul în mînă, socotesc și împart

pîinea și pachetele de margarină. Măcar de ar domni ceva mai multă igienă la întreaga distribuire. Dar deasupra hublourilor unde este depozitată, tăiată și împărțită pîinea cu foarte puțin timp înainte zăcuseră încă morții sau fuseseră așezate hîrdaiele. Poate că acești oameni își mențin buna dispoziție pentru că văd sfîrșitul aproape și, prin aceasta, libertatea, probabil și răzbunarea, cine știe ?"

„Athen" a mai acostat o dată, la 30 aprilie. De data aceasta nu a mai adus, ci a luat deținuți. SS-ul dăduse dispoziție ca „Athen" să preia de pe «Cap Arcona» două mii de oameni. Vasul „Cap Arcona" era într-atît de supraîncărcat, încît nici oamenii SS-ului nu mai puteau rezista de foame, duhori și morți.

În procesul verbal al căpitanului Nobmann este notat : „Șeful transportului mi-a declarat că urmează să sosească vase daneze și suedeze să ia deținuții". Pînă în ultima clipă a fost menținută minciuna.

Hitler a murit — asta înseamnă salvarea ?

Pe atunci, Erwin Geschonneck avea 38 de ani, din care petrecuse deja cinci în lagăre de concentrare. Ultima oară, la Dachau, drept Kapo al preoților arestați. Pentru că se opusese ordinului SS de a spînzura un deținut, ajunsese la Neuengamme ca o înăsprire a pedepsei. Era un om politic, un comunist instruit, cu o experiență de organizator ilegalist.

Evacuarea subită a lagărului distrusese structura Comitetului secret al lagărului. Dar se și constituise o alta pe vase. Pe „Thielbek", care era încă ancorat la cheiul din Lübeck, din conducerea ilegală a deținuților

făcea parte locotenentul polonez Bogdan Suhowiak. Pe „Cap Arcona", s-a organizat un întreg comitet, în fruntea căruia se găsea maiorul sovietic Vasilii Bukreiev. Stabilirea unei legături cu căpitanul vasului l-a fost încredințată lui Erwin Geschonneck. SS-ul interzisese orice contact. Prizonierii nu aveau voie să părăsească cabinele și magaziile. Firește, s-a găsit o soluție.

La 28 aprilie, două zile după îmbarcare, deținutul politic Julius Schätzle, un membru al Rezistenței din Stuttgart, a reușit să stea îndelung de vorbă cu unul din ofițerii vasului. Schätzle l-a rugat pe ofițer să înlesnească un contact între căpitanul Bertram și Erwin Geschonneck. După trei zile, în seara de 1 mai 1945, Bertram și Geschonneck s-au întîlnit. Căpitanul i-a spus prizonierului că Hitler s-ar fi sinucis, că Berlinul ar fi ocupat în cea mai mare parte de Armata Roșie. Războiul ar urma, deci, să ia sfîrșit în curînd. Geschonneck a dorit să afle de la căpitan ce se intenționa să se facă cu vapoarele cu deținuți. Căpitanul nu știa nici el. Nici dacă vasul „Cap Arcona" va pleca. Căpitanul a explicat deținutului că vasul nu este în stare de funcționare. Deținutul, la rîndul său, i-a mărturisit căpitanului că oamenii se tem ca SS-ul să nu-l scufunde. Căpitanul a refuzat să creadă așa ceva. I-a promis prizonierului de pe vasul său că în următoarele zile îi va da în continuare informații. Erwin Geschonneck a înțeles cît se temea Bertram de gardienii SS de pe bord.

În aceeași zi, sosesc noi prizonieri : cutere cu o mie de deținuți, pe jumătate morți de foame, din lagărul de concentrare Stutthof de lîngă Danzig. Mulți dintre ei muriseră în cursul lungului drum parcurs. Cadavrele lor fuseseră aruncate în mare. Căpitanul Bertram s-a opus

să mai ia la bord noi prizonieri. Cuterele au fost desprinse de vas. În ziua următoare, au ajuns la țărm. S-au auzit împușcături. Aproape toți prizonierii au fost uciși acolo.

Așa i-am văzut ultima oară

Unul din cele două șlepuri, remorcat de o barcă cu motor în care erau și gardieni SS, s-a apropiat de „Thielbek". Ofițerul al 2-lea Walter Felgner descrie amănunțit cele întîmplate :

„La 2 mai, ne-am pomenit deodată cu două remorchere care se îndreptau spre noi, în timp ce noi încă mai eram acostați în portul industrial Lübeck. Aduceau cu ele ordinul : «Trebuie să ieșiți. Englezul vine spre noi. Veți ancora în golful de la Neustadt»".

Deoarece cu cîrma noastră de rezervă doar greu puteam pilota vasul, a fost nevoie ca cele două remorchere să ne tragă. Am fi reușit eventual să plutim — chiar pînă în Suedia — numai cu cîrma de rezervă. L-am întrebat pe farmacistul SS : «Ce se întîmplă ?» Mi-a răspuns : «Dacă se vor apropia englezii sau americanii, atunci lagărele de concentrare se vor elibera ele însele, deținuții vor distruge toate documentele și se vor declara cu toții deținuți politici. O asemenea situație trebuie evitată. Asta a stabilit-o chiar și Himmler cu contele Folke Bernadotte». I-a scăpat din gură numele acestuia. Se știa că Himmler purta tratative. Se vorbea că ar urma să se întîlnească la Bad Oldesloe. În ziua de 1 mai, pînă și acest farmacist a respirat ușurat : «Hitler a murit, acum totul e în mîna lui Himmler, noi sîntem stăpînii»".

Deținuții au aflat și ei că Hitler murise. Un ziarist obișnuia să vină des în cabina mea și să asculte radioul.

În rest, veneam foarte puțin în contact cu deținuții. Toți erau foarte înfricoșați. Cînd trecea un SS-ist pe punte, ei erau obligați să ia poziția de drepți și să-și scoată chipiurile. La început, procedau așa și față de noi, dar noi le-am spus : «N-avem nimic de-a face cu asta. Noi sîntem marinari». Ne-au văzut pe mîneci tresele. În general, deținuții nu știau cum să se comporte față de noi. Am venit în contact îndeosebi cu deținuții politici germani. Și ziaristul era de părere că «acum, vom fi predați într-un fel. Pentru noi n-ar putea fi decît mai bine, altminteri nu ne-ar fi scos din lagăre și nu ne-ar fi adus pe vase».

Nu eram pregătiți pentru o călătorie mai lungă, cum fi fost, de exemplu, peste mare în Suedia, despre așa ceva nici vorbă nu putea fi. Se spunea că englezii au fost informați despre noi și că ar urma să le fim predați. «Vedeți», — îmi spunea farmacistul SS-ist, — «noi avem aici prizonieri de război ruși, avem și documentele lor la bord, și toate astea ar urma să fie predate. Se pune problema mai ales ca numeroșii criminali de rînd să nu scape». La rîndul meu, am întrebat : «Ce se întîmplă cu politicii, ce vor spune englezii văzîndu-i ?» Și iată ce-a răspuns : «Ei ! Și englezul este un mare apărător al națiunii. În Anglia, ca și la noi, cine se manifestă împotriva patriei este închis. Englezul are înțelegere pentru asta». Așadar, gardienii SS încă mai erau convinși de legitimitatea faptelor lor și continuau să creadă că englezul va avea înțelegere pentru ele : Aștia erau deținuți politici, pasibili de pedeapsă ca și criminalii de rînd. Acest SS-ist credea cu adevărat că englezii îi vor aresta și ei pe deținuți de îndată ce aceștia vor fi predați împreună cu documentele lor.

Chiar la ieșirea din Lübeck, au zburat deasupra noastră avioane engleze. În spatele nostru, a apărut un submarin ce fusese atacat de niște avioane cu arme de bord.

Noi nu am fost atacaţi. Arborasem obişnuitul steag cu zvastică. steagul vaselor comerciale.

Apoi, în 2 mai, la prînz, am ancorat. Ne aflam la o distanţă potrivită de «Cap Arcona». Trebuie să recunosc că atmosfera la bord era mai bună decît în zilele anterioare. Era şi o zi frumoasă în acel 2 mai, şi oamenii îşi spuneau : «Azi, cel mai tîrziu mîine, englezii vor fi aici». Tot aşa gîndeau şi deţinuţii. Mai erau printre noi doar trei SS-işti, unul cu rang de sublocotenent şi alţi doi ofiţeri de grade inferioare. Toţi ceilalţi plecaseră de pe vasul nostru, unii pe «Cap Arcona», alţii dispăruseră care-încotro. Puteau ieşi pe punte din ce în ce mai mulţi deţinuţi, la început numai politicii, după aceea chiar şi din ceilalţi. Toţi credeam că îi aşteptăm pe englezi.

În după amiaza acelei zile, s-au apropiat două şalupe cu deţinuţi din lagărul de lîngă Danzig. Una din ele a fost trasă spre «Cap Arcona», cealaltă, amarată la vasul nostru. Chipurile, urma să preluăm deţinuţii. S-a scos scara. Căpitanul Jacobsen a dat imediat ordin ca ea să fie derulată pînă la o înălţime la care nimeni să nu poată ajunge. «Nu mai putem primi nici un om la bord», a declarat el. În ce-l priveşte pe sublocotenentul SS care era cu noi, acesta a spus : «N-am primit nici o dispoziţie, nu pot da nici un ordin».

Pe aceste şalupe se aflau femei, copii, bărbaţi în vîrstă, pe remorcher civili şi gardieni. Gardienii SS ne-au declarat : «Lăsăm şalupa aici şi plecăm la Neustadt». După care, au şters-o.

Pe şalupă s-a produs panică. Deţinuţilor li s-a părut că şalupa ia apă. Imaginaţi-vă : o şalandă cu nişte mici capace de tambuchi din lemn. După ce au plecat SS-iştii, oamenii au ieşit de jos şi s-au aşezat pe aceste capace. Cîteva au crăpat şi oamenii au căzut în spaţiul de dedesubt. Nu era o adîncime prea mare, poate doi metri. Dar

atunci cînd capacele au cedat și oamenii s-au prăbușit, s-a produs panică.

După ce s-au mai liniștit puțin spiritele, deținuții de jos au început să țipe cerînd pîine. Tovarășii lor care se găseau sus le-au aruncat bucăți de pîine, asupra cărora ceilalți s-au năpustit ca sălbaticii, devorîndu-le pe loc. Pe puntea șalandei ședea o femeie — dacă avea 30 de ani. Ținea în brațe un sugar pe care îl tot legăna. Nu s-a aplecat să apuce și ea o bucată de pîine. Cum ar fi putut, de altfel, să-i dea copilului din pîinea aia cazonă ?

Am coborît la bucătarul nostru și l-am rugat : «avem un sugar. Ai o bucățică de pîine albă ?» Mi-a dat. Am coborît scara ce ducea la șalandă și de pe ultima treaptă i-am întins femeii bucățica de pîine. Mi-a răspuns cu o privire atît de recunoscătoare, încît nu voi putea s-o uit vreodată. A luat pîinea, a mestecat-o ea însăși și a început să-i dea copilului din ea. M-am suit din nou pe vas.

Căpitanul Jacobsen ne-a spus, mie și primului ofițer : «Duceți-vă și desprindeți șalupa ! Spuneți oamenilor că vîntul bate în direcția țărmului și că îi va împinge spre el. Altfel, dacă rămîn aici, paralel cu vasul nostru, sînt în pericol».

Cîți oameni să fi fost pe șalupă ? Două sute, trei sute ? Cred că erau mai mulți. Am spus celor ce vorbeau nemțește și traduceau apoi celorlalți, polonezi și ruși : «Vă desprindem șalupa. Fiți liniștiți, vîntul vă va duce spre țărm». Și i-am desprins. Pînă cînd s-a lăsat întunericul, am putut urmări cum șalupa purtată de vînt se apropia energic de țărm, la care nu avea cum să nu ajungă. Așa i-am văzut ultima oară. Mai tîrziu, se pare că pe țărm au răsunat împușcături..."

Pe 2 mai, o altă barcă cu motor acostează la „Cap Arcona". 24 de fete tinere, toate SS-iste, urcă la bord. Fete

foarte tinere. Înarmate, dar speriate. Le povestesc prizonierilor că englezii ar fi intrat în Lübeck, că orașul s-ar fi predat fără lupte. Asta se petrecea imediat după ce vasul „Thielbek" fusese desprins și tras de un remorcher pînă în golful de la Neustadt.

3 mai 1945. O dimineață cețoasă. Pe țărm se aud din cînd în cînd împușcături. Se trage cu pistolul, se trage cu mitraliere. Deținuții știu că sînt ultimele ore ale imperiului nazist. Se întreabă dacă nu cumva și ultimele lor ore.

Oare noi nu i-am fi putut salva ?

Focurile de pistol și de mitralieră auzite de deținuții de pe vapoare ucideau, în acele clipe, oamenii din cele două șalande. Aceștia folosiseră scînduri drept vîsle pentru a ajunge la țărm. Briza dinspre sud le venise în ajutor și, chiar în timpul nopții, înainte de crăpatul zorilor, cele două mici ambarcațiuni atinseseră plaja de la Neustadt. Deținuții din lagărele de concentrare puseseră piciorul pe pămînt.

La Neustadt, la Școala de echipaje pentru submarine s-a dat alarma. Imediat, au fost trimise comandouri pentru a aduna prizonierii sau a-i ucide.

Margot Weidemann era, pe atunci, o fetiță de 15 ani și se numea Margot Jany. Locuia, împreună cu mama ei, chiar pe plaja de la Neustadt, în apropiere de Baia Erika. Acum, își deapănă amintirile :

„În zorii zilei de 3 mai, la 6 dimineața, ne-am uitat pe fereastră pentru că auzisem gălăgie. Mama se pregătea să plece la lucru. Lucra la «Glücksklee». Deodată, în drep-

tul casei noastre, au apărut niște deținuți din lagărele de concentrare.

I-am recunoscut pentru că mergeam la școală la Lübeck, unde văzusem în gară coloane de deținuți. Noi, copiii, ne întrebam ce fel de îmbrăcăminte poartă oamenii aceștia ? Ce crimă vor fi făcut ? Erau cei care au ajuns mai apoi pe «Cap Arcona».

În dimineața aceea, urma să mă duc pînă în oraș să cumpăr pîine, pentru că nu mai aveam nimic de mîncare. Am întrebat-o pe mama : «Pentru numele lui Dumnezeu, ce-i cu oamenii ăștia ?» Dar ei și ajunseseră la ușa noastră și, în genunchi și plîngînd, ne-au spus că de 5 zile nu puseseră nimic în gură. Mi-amintesc perfect că mama le-a dat lor ultimii fulgi de ovăz pe care îi mai aveam în casă.

Oamenii aceia vorbeau prost nemțește. Erau numai bărbați. N-am văzut femei și copii. Pe noi ne-a cuprins teama. Habar n-aveam ce fel de oameni sînt.

Am plecat, după aceea, în oraș. Cînd m-am întors, peste tot zăceau morți. Toți fuseseră împușcați. De-a lungul întregii plaje, numai cadavre. Am traversat așa-numitul crîng al Kaiserului și, deodată, mi-a apărut în cale un soldat SS, care mi-a spus, plin de el : «Nu, nu o lua pe aici, am ucis o mulțime». Era cu siguranță un ucrainean. Extrem de mulțumit de sine, a continuat : «Arată urît pe-aici. Unde te uiți numai morți». După care mi-a arătat cele zece degete de la mîini.

Atît i-am spus : «Trebuie să mă duc acasă, locuiesc aici.» Mi-a răspuns : «Atunci, n-ai decît să te duci». Și peste tot în jur, morți. Era ceva ce nu se poate imagina, ceva de neuitat. Mi-amintesc că pe drumul acela era de-

pozitată o stivă de lemne și acum lîngă ea stăteau întinși morții. Cît cuprindeai cu privirea, doar cadavre. Cîți erau ? Asta nu știu. Am văzut atît de mulți morți ! Nu pot spune dacă erau o sută sau mai mulți.

Încă de dimineață, pe cînd mă aflam în oraș, văzusem cum stăteau în port deținuții și cum erau împușcați din spate cu o mitralieră. Se prăbușeau unii peste alții, direct în apă.

Toată vara aceea nu ne-am mai putut scălda, fiindcă în apă pluteau cadavre. Și pe plajă zăceau cadavre — trupuri umflate.

De multe ori, după aceea, m-am întrebat : «Oare noi nu i-am fi putut salva ? Oare nu le-am fi putut spune : «Intrați și ascundeți-vă ? Oare n-am fi putut face acest lucru ?»

Ulterior, englezii i-au arătat fratelui meu niște fotografii și l-au întrebat dacă-i recunoaște pe cei din poză, dacă ei sînt cei care au tras. Numai că, după cîte știu, n-au reușit niciodată să-i prindă. Știu numai că toți cei din șalandele care au navigat de-a lungul plajei au fost, și ei, uciși. Trupurile lor zăceau pe plajă.

La o vecină a venit o femeie. Era o nemțoaică din Berlin. A cerut doar să se poată întinde undeva și să doarmă puțin. Erau acolo pe o pajiște niște uscătoare de fîn, și biata femeie a vrut să se culce dedesubt pe jos, și să doarmă. Dar și pe ea au prins-o și au împușcat-o".

Mulți locuitori din Neustadt au văzut aceste scene, devenind martorii măcelului săvîrșit de către soldații SS și de soldații din marină. Magdalene Lange, de pildă, care locuia la Baia Erika, fiind soția portarului de acolo, plecase în oraș pentru că se spunea că se găsește zahăr. În port, a văzut cum SS-iștii îi omorau pe deținuții din

lagăre, împuşcîndu-i în ceafă. Pe tot drumul ce ducea spre port erau înşiruiţi morţi.

„Erau mormane de trupuri omeneşti, majoritatea acoperite cu pături. Sub ochii mei, un SS-ist a tras într-un grup format din femei, copii şi bărbaţi. Mi-a venit să mă duc la el şi să-i spun : «Opreşte-te !»Dar mi s-a făcut frică. Ăsta e în stare să-ţi trimită şi ţie un glonţ în cap. M-am dus acasă, fără să pot înţelege ce se petrece. Cei trei copii ai mei erau afară, în portul de iahturi. Băiatul meu, Eckehard, care pe atunci avea 8 ani, a venit la mine şi mi-a spus : «A fost aici o femeie care a cerut o bucăţică de pîine. I-am dat puţin. Mai ai ?» I-am mai dat pîine, dar băiatul s-a întors imediat, spunînd : «A şi murit !» Practic, au împuşcat-o chiar în faţa casei noastre, iar cei trei copii ai mei au fost de faţă. Fiica mea cea mare, Marianne, avea atunci 10 ani, cea mică, Lotte, 6 ani"

Soţul doamnei Lange fusese soldat pe frontul de Răsărit, la Kiev şi Smolensk. Probabil că văzuse multe crime oribile, căci la întoarcere i-a spus soţiei „Dacă ajung ruşii pînă aici, puteţi să vă duceţi să vă spînzuraţi".

Cînd, după aceea, au venit, englezii şi cum copiii văzuseră cu ochii lor acele crime din Neustadt, micuţa Marianne, în vîrstă de zece ani, a întrebat-o pe mămica ei „Mamă, acum o să ne spînzure ?".

Desenatorul tehnic Fritz Hallerstede, care lucra la „Nachrichtenmittel-Versuchs-Kommando" al Marinei de război din Pelzerhaken, locuia undeva între Neustadt şi Pelzerhaken. Împreună cu familia sa şi cu cea a cumnatului său, Hans Fröhlich, găsise adăpost în locuinţa confortabilă cunoscută sub numele de „Am Kiebitzberg" a unui mare negustor din Hamburg, pe nume Westphal

Fritz Hallerstede, care avea pe vremea aceea 40 de ani, relatează astăzi : „Din casa noastră puteam observa foarte clar ce se petrecea pe «Cap Arcona» și pe «Thielbek». Chiar a doua zi după sosirea vasului, am aflat că acesta era încărcat cu deținuți din lagăre. În zorii fiecărei zile, o șalupă aducea în port deținuții decedați pe vas, descărcînd acolo cadavrele.

La 2 mai 1945, tîrziu după-amiază, am observat că un remorcher trăgînd după el două șalande este legat de «Cap Arcona».

În toiul nopții, am fost trezit de zgomote de pe plajă. Cînd am ieșit din casă, i-am întîlnit pe primii deținuți, care povesteau că auziseră de la deținuții de pe «Cap Arcona» că vasul urma să fie aruncat în aer, drept care o întinseseră. Erau de 6 zile pe drum, plecați din lagărul de concentrare de la Stutthof de lîngă Danzig și, în tot acest răstimp, nu avuseseră ca hrană decît o jumătate de pîine. Ne-au cerut de mîncare. Puținele provizii pe care le-am avut în casă au fost devorate în cîteva clipe. Erau și copii mici printre ei.

În cursul nopții, s-a ajuns și la mici jafuri. Tot ceea ce părea că poate fi mîncat a fost luat de deținuții înfometați, de exemplu : cartofii răsădiți și cele dintîi verdețuri care abia ieșeau din pămînt.

Spre orele 5 dimineața, au fost angajate în acțiune trupe ale Marinei pentru a-i strînge pe deținuții răspîndiți pînă departe pe uscat și a-i duce în cazărmile din Neustadt. În jurul orei 8, li s-a mai adăugat un grup SD, adică din Serviciul Securității, grup ce a comis un înfiorător masacru în rîndul deținuților în timp ce-i aduna și îi ducea la cazărmi. Eu însumi am numărat 208 deținuți

uciși prin împușcare sau lovituri — femei, copii, bărbați și oameni bătrîni —, trupuri răspîndite pe toată suprafața plajei, ba chiar mărginind și drumul ce ducea de la plajă pînă la Școala de echipaje pentru submarine. La amiază, spre orele 14, sub ochii mei, încă un grup de treisprezece deținuți a fost împușcat pe plajă de către patru soldați de la Marină și un SS-ist.

Către orele 15, m-am dus la primărie pentru a reclama primarului și comandantului orașului cele întîmplate, cu scopul de a-i face să intervină împotriva masacrului și, în afară de aceasta, să se ocupe de îndepărtarea cadavrelor. Tocmai atunci s-a comunicat telefonic de la Școala de echipaje pentru submarine că vasele sînt atacate de avioane. M-am suit pe bicicletă și am plecat repede acasă".

Captain Rumbold apasă pe „Salva"

Dimineața, la orele 11,35 o escadrilă de opt avioane britanice zboară deasupra navelor. Deținuții fac semne cu mîinile. Își închipuie că au sosit salvatorii. Ei n-au cum să știe că omul de acolo de sus își ținea degetul gata pregătit pe buton.

Vremea era atît de proastă și norii atîrnau atît de jos, încît Martin Trevor Scott Rumbold nu-și putea menține în formație escadrila sa denumită „Birthday". Zburau la o înălțime de 10.000 picioare*, pentru a evita bătaia

* Aproximativ 3 000 metri (1 picior = 12 toli = 30,48 centimetri).

artileriei antiaeriene. Rumbold era desemnat să desehidă atacul printr-un „peel-off" executat deasupra golfului de la Neustadt, ieşind din formaţie şi pierzînd din înălţime printr-un viraj brusc. Comandantul escadrilei a zărit printre norii care goneau silueta vasului „Cap Arcona". Dar n-a zărit oamenii care făceau semne, şi nici cearşafurile fluturate. „«Cap Arcona» părea o navă de dimensiuni mici. Credeam că are maximum 5 000 de tone." Rumbold întrerupe atacul, pentru ca avioanele să se întoarcă şi să-şi umple rezervoarele. Între timp, micul cuter a amarat din nou la „Cap Arcona", aducînd apă şi provizii şi urmînd să preia cadavrele pentru a le duce la Neustadt. 300 muriseră în acel răstimp. Pe vas mai sînt încă 4 500 de deţinuţi. Pe „Thielbek", 2 300, pe „Athen", 1 988, afară de echipajul compus din 100 de oameni, 700 SS-işti şi 24 de fete.

La 12,30, vasul „Athen" primeşte o radiogramă din partea comandantului portului Neustadt, Schmidt, prin care i se cere să se deplaseze imediat la Neustadt pentru a prelua noi prizonieri. În primul moment, căpitanul Nobmann s-a conformat ordinului. Dar cînd a ancorat la cheiul din Neustadt şi a văzut pe cine urma să ia la bord, a refuzat s-o facă Erau ultimii supravieţuitori ai celor două şalupe, proveniţi din lagărul de concentrare Stutthof de lîngă Danzig, mai degrabă muribunzi decît oameni vii. Nobmann duce tratative cu Schmidt, ele durează, şi această întîmplare face să fie salvate 1 998 vieţi omeneşti. Căci, în acest răstimp, începuse un nou atac aerian.

După catastrofă, căpitanul Nobmann notează în procesul verbal pe care-l întocmeşte : „În jurul orelor 12,30, am primit de la comandantul oraşului Neustadt ordi-

nul de a intra în port și a prelua de acolo alți deținuți. Am ridicat imediat ancora și, navigînd de-a lungul coastei, am intrat în port și la orele 13,45 am aruncat parîma pe chei... În timpul discuției, a apărut o nouă formație engleză de bombardiere de vînătoare care a atacat «Cap Arcona» și «Thielbek». «Cap Arcona» a fost imediat cuprins de flăcări. Thielbek, atins de mai multe ori, s-a înclinat transversal și în scurt timp s-a răsturnat. Bombardierele de vînătoare care voiau să mai atace nava «Athen» au luat-o înapoi, de îndată ce au fost atinse de focul artileriei noastre antiaeriene".

Orele 14,30. Comandantul Rumbold revine cu escadrila sa „Birthday". Vizibilitatea s-a îmbunătățit. De la înălțimea de 10 000 picioare, „pică", luînd-o, primul, în jos. În aceeași clipă, tunurile antiaeriene de pe «Athen» s-au pornit să tragă asupra aparatului lui Rumbold, fără să-l nimerească însă.

Rumbold avea puțină experiență cu rachetele. Numai cu patru luni în urmă escadrila sa fusese înzestrată cu rachete. Nu existau instructori, nici măcar dispozitive de ochire. Erau nevoiți să folosească vizoarele mitralierelor, care, printr-o prismă, reflectau obiectivul în geamul mat din fața pilotului. Dar rachetele au o altă traiectorie decît proiectilele trase de mitraliere, ele ajung mai repede jos. De aceea, piloții trebuiau să se mențină la o înălțime mai mare și să fixeze ținta pe geamul mat mult sub centru. Rumbold avea fixată pe marginea inferioară a geamului său mat ținta atacului : nava «Cap Arcona». Cu cîteva secunde înaintea atacului asupra navei, a transmis prin fonie ordinul : *„Fire Salva"*.

Asta însemna foc de salve. Pentru fiecare dintre cele opt rachete, atîrnate sub aripile aparatelor „Typhoon", pi-

loţii aveau cîte un buton. Puteau totuşi să lanseze simultan două, patru sau toate cele opt rachete. Dar asta numai folosind butonul „Salva". Rumbold s-a apropiat pînă la 300 de metri de „Cap Arcona". Dacă în clipa aceea el nu s-ar fi uitat la geamul său mat, ci la navă, poate că ar mai fi observat totuşi masa de oameni care jubilau şi făceau semne.

Dar nu s-a uitat. A apăsat pe butonul „Salva". Şi, după cîteva secunde, acelaşi lucru l-au făcut Mark Hamilton, Ronnie Proctor, Dave Morgan şi Eric Coles, Mike Luck, Larry Saunders şi J.A. Smith. Apoi, şi-au înălţat din nou aparatele şi au plecat, zburînd peste „Cap Arcona".

Deasupra lor zbura Don Saunders. El a putut urmări traiectoria rachetelor : „64 de rachete au zburat direct spre navă. Una singură a căzut în apă. Celelalte 63 au nimerit nava în plin. Aveai impresia că a explodat un enorm glob de foc".

Furtunurile de pompieri fuseseră tăiate

Pe „Cap Arcona", medicul polonez dr. Borucki tocmai îi spune prietenului său, Joseph Owczarek, deţinutul nr. F. 30718 din lagărul Neuengamme : „Ai auzit ? E pace ! O sărbătorim. Vino la şase şi un sfert în cabina noastră, vom avea pîine şi margarină !" După care, Owczarek urcă pe punte, iar Borucki coboară. Exact în acel moment, cad rachetele. Borucki e ucis.

„Incendiul a izbucnit în mai multe locuri", relatează deţinutul Heinrich Mehringer. Împreună cu alţi unspre-

zece camarazi, s-a trezit culcat pe podeaua unei cabine de lux de pe puntea C. De 24 de ore nu primiseră altceva de mîncat decît o felie de pîine uscată, erau complet sleiți de puteri și abia de se mai puteau ține pe picioare. Prin hubloul cabinei au văzut cum o rachetă deviată căzuse lîngă vas. După aceea, loviturile au nimerit în plin compartimentul scării principale.

Tot vasul s-a zgîlțîit ca la un cutremur... Panică? Panică !... Deținuții s-au năpustit din cabine pe culoare. Dar cum acestea erau foarte înguste, s-a produs o îmbulzeală teribilă, iar țipetele oamenilor erau asurzitoare. Unii deținuți au încercat să scoată furtunurile de pompieri de pe cilindri. Dar nu s-au derulat decît cîțiva metri din fiecare furtun. Restul fusese tăiat."

Cine le tăiase ? „Comandoul Securității" SS-ului, condus de SS-Untersturmführer Kierstein, care prin „securitate" înțelegea un singur lucru : securitate împotriva tentativelor de fugă.

„Pe culoar zăceau deținuți ale căror haine începuseră să ardă. Am aruncat repede peste ei cele cîteva pături pe care le aveam. Un francez a urcat pînă în compartimentul scării. Și hainele sale ardeau. Nu a mai fost în stare decît să bolborosească : «Numai apă ! Numai foc ! Totu-i distrus !» Și s-a prăbușit, fără viață. Ce se întîmpla la mijlocul vasului și la pro vă nu se putea distinge din spate. După părerea mea, acolo totul s-a năruit, căci cei care au putut fi salvați mai tîrziu au venit, toți, de la pupa vasului", descrie Heinrich Mehringer. Și în continuare : „Sub puntea C pe care ne găseam noi, focul trebuie să fi făcut ravagii totale, căci urletele au încetat dintr-o dată. Podeaua era teribil de fierbinte. Ulterior, tot ce se afla sub noi era mort și ars"

Cine a putut scăpa cu viață pe punte, se vedea expus unui alt pericol de moarte : alte avioane britanice se apropiau, zburînd în razant. De data aceasta, au mitraliat vasul. În plus, o altă escadrilă se îndrepta acum spre „Thielbek".

Mulți oameni părăsesc vasul

Imediat în urma escadrilei „Birthday" condusă de Rumbold, zbura — în direcția vasului în flăcări — o a doua escadrilă. Era escadrila 197 de sub comanda sublocotenentului K.J. Harding, care decolase de pe aerodromul militar Celle.

„Cînd am ajuns deasupra Golfului Lübeck, am văzut două nave mari care staționau. Una ardea ca o imensă torță, pe puntea de comandă a celeilalte — un vas de pasageri cu două coșuri — izbucnise un incendiu mai mic. Am îndreptat «secțiunea verde» de la est spre vest pentru atac asupra celei de-a doua nave. Cînd, după atac, am luat din nou înălțime am văzut explodînd primele bombe în calele din spate, după care, din acea parte a corpului navei care era orientată spre port au început să sară o groază de țăndări. Toate celelalte bombe au greșit ținta. La al doilea zbor, am văzut că vasul se răsturnase și încă mai fumega" *.

Între primul și cel de al doilea raid ale lui Harding, și-a făcut apariția o a treia escadrilă din „Royal Air Force", cea cu numărul 198 și comandată de Captain Johnny Baldwin. Se îndrepta spre „Thielbek". Aparatele

* „Operations Record Book 197 Squad, May 45, Air 27 1109", Public Record Office. Londra.

„Typhoon" decolau de pe aerodromul militar de la Plantlünne, situat între Rheine și Lingen, nu departe de granița olandeză. Baldwin este un om tînăr și curajos. are 27 de ani și a primit cele mai înalte distincții britanice de aviator. Cele nouă aparate zboară peste „Cap Arcona" din care ieșeau flăcări, cinci își aruncă rachetele asupra vasului „Deutschland" *, ancorat în apropiere, iar celelalte patru, asupra lui „Thielbek". Pe „Deutschland", Baldwin a numărat „40 de rachete căzînd răspîndite pe întregul vas, un foc întins de la pupă pînă la curbura provei". După părerea sa, „Thielbek" a fost „învăluit în fum, avînd o înclinație transversală de 30° la tribord. Mulți oameni au părăsit vasul".

Dar aceasta nu-i decît impresia lui Johnny Baldwin. Căci nu mulți oameni mai pot părăsi nava. Polonezul Bogdan Suhoviak, un om de statură mijlocie, inginer din Poznan, în vîrstă de 32 de ani, tocmai își sorbea ciorba de varză dintr-o gamelă. Unul dintre camarazii săi furase o conservă de carne de vită din proviziile echipajului. Au turnat carnea în ciorbă — pentru prima oară, după foarte multă vreme, o mîncare hrănitoare.

Cînd avioanele au apărut deasupra lui „Thielbek", polonezii nici măcar n-au ridicat capul. Rachetele izbesc bordajul. Un polonez se cațără pe catarg și fixează pe el o bucată mare de pînză albă. Vasul începe să ia apă și se înclină într-o parte. Pe puntea superioară, baloturile de paie iau foc. Printre prizonieri se produce panică.

---

* Vasul „Deutschland", un mare pachebot extrarapid, cu un deplasament de 22 000 tone registru brut, aparținînd Societății de navigație „Hapag", era încă amenajat ca vas-spital. Pe latura unuia din coșuri fusese vopsit semnul Crucii roșii. Vasul nu avea la bord prizonieri. Nici un membru al echipajului nu a fost ucis în timpul atacului, toți au putut fi salvați.

Tragem vasul pe uscat

Lui Walter Felgner, fost ofițer al 2-lea pe „Thielbek", îi revine în memorie dimineața zilei de 3 mai 1945

Toți trăiam într-o așteptare febrilă și vorbeam chiar și cu deținuții despre iminenta sosire a englezilor. Ei da, au venit ! „Cap Arcona" a fost atacat pe la amiază. Căpitanul Jacobsen, ofițer I Andresen, ofițerul al 3-lea Schotmann și cu mine stăteam sus, pe puntea superioară a vasului. Unul din noi a exclamat : „Cei de pe «Cap Arcona» au arborat steaguri albe !"

Căpitanul Jacobsen a replicat : „E unica soluție, chiar și pentru noi. Aruncați-le prizonierilor cearșafuri !" Mecanicul șef, Lau, a cărui cabină era situată la capătul din spate al punții superioare, a azvîrlit trei cearșafuri și le-a spus deținuților : „Prindeți-le de catarg !" Ceea ce deținuții au și făcut imediat. Au dat jos steagul cu zvastica și în locul lui au pus o pînză albă.

După care, căpitanul Jacobsen i-a spus mecanicului șef : „Încălziți motoarele. Tragem vasul pe uscat". Aveam legătură telefonică de la puntea de comandă la sala de mașini care anunța cînd motoarele erau încălzite. Un vapor cu aburi trebuie încălzit din timp, nu poate porni imediat.

Am putut urmări perfect atacul asupra lui „Cap Arcona". Am văzut cum ardea. Astăzi pot spune că a trecut aproximativ o oră între atacul asupra lui „Cap Arcona" și cel dezlănțuit asupra noastră.

„Cap Arcona" se înclinase deja transversal. Atunci am fost atacați noi. Nu observasem avioanele. Am auzit exploziile. A fost atinsă și puntea de comandă. Ne-am aruncat pe jos. Nu mi-am putut da seama cîte avioane au fost. La un moment dat, a fost o scurtă pauză între atacuri.

Tocmai voiam să ne ridicăm, cînd au izbucnit noi detunături.

Cînd a încetat atacul, imaginea oferită de pe covertă era cumplită. Peste tot bucăţi de trupuri, braţe şi picioare, totul ciuruit de proiectile.

Nu după mult timp, şi vasul nostru s-a înclinat transversal. Ce panică s-a creat ! Toţi se chinuiau să iasă din cale. Dar numai foarte puţini au reuşit. Se agăţau unii de alţii trăgîndu-se înapoi. Aveam numai scări înguste din drugi de fier, fără trepte obişnuite. De la interpunte, din dreptul tambuchiului 3, unde altădată erau cabinele echipajului de la antiaeriene, o scară de lemn ducea pînă sus. Dar celor din cală nu le era de nici un folos. Ar fi trebuit să ajungă mai întîi de jos din cală, pînă la interpunte.

Noi stăteam pe marginea din spate a punţii superioare, tambuchi 4, tambuchi 5. Partea din spate a punţii superioare o aveam în cîmpul nostru vizual. Ce s-a petrecut în partea din faţă a punţii n-am mai putut urmări. Deţinuţii încercau acum să încălzească motoarele celor două bărci de salvare. Barca de la babord a fost imediat coborîtă în apă, dar bărcile erau, şi ele, complet ciuruite. Am ajutat la coborîrea bărcii de la tribord. Deţinuţii strigau fără încetare : „Ajutaţi-ne, arătaţi-ne ce să facem !" Asta am şi făcut. Dar, totodată, le-am mărturisit că n-avea nici un rost să dea jos barca. Era plină de găuri, distrusă. Totuşi, deţinuţii au lăsat-o la apă şi barca s-a scufundat pe loc. Prizonierii din lagăre se agăţau cu disperare de orice obiect pe care îl puteau apuca în apă.

La sfîrşit, pe puntea superioară nu ne mai aflam decît căpitanul Jacobsen, mecanicul şef Lau, eu şi ofiţerul al 3-lea Schotmann. Cînd a început atacul, primul ofiţerul

Andresen tocmai se îndrepta spre provă pentru a pregăti ridicarea ancorei. A fost prins în învălmășeala deținuților. Unii l-au văzut sărind imediat peste bord în apă. Oricum, nu avea vesta de salvare la el.

Am rămas pe punte pînă la sfîrșit, pînă ce înclinarea transversală a vasului a atins 50 de grade, deci pînă puțin înainte de răsturnare. Ne era teamă să ne aruncăm în apă. Căci deținuții din apă care nu știau să înoate se agățau cu disperare de orice se puteau prinde. În ultimul moment, căpitanul Jacobsen ne-a spus : „Hai o dată ! Se răstoarnă vasul !"

Am mai apucat să-l întreb : „Dumneavoastră nu săriți în apă ?" „Da, venim și noi imediat", mi-a răspuns el.

Ofițerul al 3-lea Schotmann și cu mine am coborît aproape vertical bordajul, ținîndu-ne de parîma ce atîrna. Într-un loc ceva mai degajat, ne-am aruncat în apă. Hotărîsem să ne îndepărtăm de oameni, înotînd cît mai repede. Am înotat, deci, în larg, în timp ce toți ceilalți căutau țărmul. Ne pusesem vestele de salvare. Trei marinari, care săriseră și ei peste bord, aveau, de asemenea, veste. Eram complet îmbrăcați și încălțați. Mi-am scos încălțămintea, care atîrna greu. Am luat-o spre largul mării.

La o distanță de 50 sau 100 de metri de vas, ofițerul al 3-lea Schotmann mi-a spus : „Întoarce capul, acum se scufundă vasul." Și l-am văzut cum dispare. Noi prinsesem, ca să spun așa, ultima clipă. Căpitanul Jacobsen și primul ofițer Andresen o rataseră...

În apă, se ducea o adevărată luptă pentru fiecare bucată de lemn. Ne-am îndepărtat de locul acela. Cînd am zărit cum douăzeci de oameni se îndreaptă spre un singur capac de tambuchi, am început să înotăm în altă direcție.

Eu nu eram un bun înotător, dar știam să înot. Șeful nostru de echipaj nu știa să înoate. Îl mai văzusem în apă. Încă înainte de a se răsturna vasul, reușisem să-i aruncăm de pe punte ultima plută de salvare. Mai apucase s-o prindă. Dar și alți patruzeci sau cincizeci se prinseseră de ea, astfel că pluta n-a mai putut fi de folos nimănui. Presupun că majoritatea plutelor au fost, și ele, distruse de proiectile. Aproape nimic nu mai rămăsese întreg pe punte. Pe șeful echipajului îl chema Kluger. Tînăr fiind, navigasem sub comanda lui, mai întîi ca marinar necalificat, apoi ea marinar cu brevet mai tîrziu, ajungînd ofițer, am făcut multe drumuri împreună cu el.

N-aș mai putea spune cît am înotat. Trecuse cel puțin o oră și jumătate. Apa era rece, cred că avea cam 14 grade, dar din cauza încordării nu-i simțeam temperatura.

În apă înotau din ce în ce mai puțini oameni. Au venit două cutere, erau cutere pescărești de război. Le-am făcut semn cu mîinile. Unul dintre ele cu siguranță nu ne-a observat și a cîrmit-o înapoi. Celălalt ne-a observat. Cred că au remarcat tresele noastre de ofițeri. Au venit spre noi și ne-au scos din apă.

Pe cutere erau și deținuți care fuseseră scoși din apă. Cuterele aveau parîme atîrnate pe partea exterioară a bordului, vreo 4—5 bucăți. Se deplasau încet, și cine reușea să apuce parîma se putea ține strîns de ea. După ce ne-au luat, au pornit-o spre coastă. În orice caz, noi am rămas pe punte. Am luat-o spre cea mai apropiată schelă, cea de la Pelzerhaken, și pe acolo am ajuns pe uscat.

Înainte de asta, unul sau două avioane trăseseră în

naufragiaţii din apă. Chiar şi într-un cuter pescăresc de război. Am văzut cum a fost atins barcazul. Între timp, „Thielbek" fusese înghiţit de apă, „Cap Arcona", înclinat, era cuprins de flăcări. Şi „Deutschland" ardea ; dar, aici, n-a murit nimeni, întrucît oamenii au fost debarcaţi înaintea atacului dezlănţuit asupra lor, şi anume cînd a început atacul asupra vasului „Cap Arcona". Vasul a fost lăsat în voia soartei.

Din avioane se trăgea în oamenii ce se zbăteau în apă. N-avea cum să nu se observe că erau oameni în apă !

Aceasta a fost relatarea lui Walter Felgner.

Bogdan Suhoviak, rămas printre ultimii pe vas, descrie cele petrecute pînă la părăsirea navei : „Mii de deţinuţi fac eforturi teribile pentru a ajunge dinăuntrul vasului pe punţile acestuia. Dar nu existau decît patru scări — mult prea puţine şanse pentru toţi aceşti oameni. Prizonierii ajunşi sus sînt traşi în jos de cei care se agaţă de ei. Se dă o adevărată bătălie pentru fiecare chepeng prin care se poate ieşi pe punte. Deţinuţii ajunşi pe punte se străduiesc să-i ajute pe ceilalţi ; le aruncă curenţi jos, în cale. Dar un nou raid al avioanelor zburînd razant îi face pe prizonieri să lase din mînă frînghiile şi să caute să se adăpostească în orice ascunziş oferit de suprastructuri. Ciorchinele care atîrnă de frînghii se prăbuşeşte din nou în gol. Cele petrecute aici sînt exact ceea ce văzusem odinioară, într-un film despre naufragiul vaporului «Lusitania». Numai că acum totul este mult mai brutal şi lipsit de momentele de cavalerism prezentate în film. Pe punte, iau foc baloturile cu talaş, aduse pe bord pentru cabinele celor de la infanteria marină. Cine a reuşit să ajungă de pe puntea inferioară pe cea de deasupra, fie că se aruncă imediat în apa rece — 11 grade ! —, fie că

aleargă fără țintă de colo pînă colo pentru a-și găsi un loc unde să se poată feri de tirul de la bordul avioanelor".

„Thielbek" era prevăzut cu 2 bărci de salvare și cu aproximativ 20 de colaci de salvare. Pentru 2 800 de oameni ! În orice caz deținuții nu aveau acces nici la bărci, nici la colaci. Suhoviak povestește : „Pe bărci au pus mîna imediat infanteriștii de marină înarmați pînă în dinți. Colacii de salvare și i-au împărțit între ei membrii echipajului. Vasul se înclină transversal din ce în ce mai mult. «Thielbek» începe să se scufunde. Cîțiva deținuți ingenioși improvizează niște mijloace de salvare primitive din scînduri și bîrne. Douăzeci de minute s-au scurs de la anteriorul raid. Stăm tot timpul cu privirile ațintite spre portul Neustadt — nu ne vine cumva din port ajutorul salvator ? Dar nici un vas, nici o barcă nu se arată. Inițial, sperasem la un ajutor venit de la «Cap Arcona», cu numeroasele sale bărci de salvare. Dar repede a trebuit să abandonăm această speranță, căci nava a fost cuprinsă cu iuțeală de flăcări, de la un capăt la altul. Așa stînd lucrurile, am înțeles limpede că ajutorul nu poate veni din afară și că, dacă nu ne vom arunca imediat în apă, vom fi trași în adîncuri o dată cu vasul ce se scufundă. Trebuie să mă hotărăsc rapid, să mă dezbrac pînă la cămașă și să pun mîna pe o stinghie din bucătăria de campanie ! Ținîndu-mă de un cablu smuls de pe un cabestan, am coborît încet în apă. Nu exista nici o posibilitate de a colabora cu ceilalți camarazi. O singură realitate conta cinci kilometri jumătate pînă la coastă, blestemata de apă rece și stinghia care trebuia să mă ajute să mă mențin la suprafața apei ! Să fi fost ora 3 după-amiază. Soarele strălucea, dar au apărut nori și a plouat puțin. Marea era liniștită, cu valuri mici. Eram hotărît să lupt pînă la capăt pentru viața mea".

Puțini i-au urmat exemplul. La nici măcar douăzeci de minute de cînd a fost atinsă de rachete, nava s-a înclinat complet și a fost acoperită de apă. Ultimul care a mai apucat să sară în apă a fost deținutul ceh Vaclav Koubek. Va relata ulterior : „Sub prelatele de pe «Thielbek» erau păstrate proviziile pentru toate cele trei vase și, cînd s-a înclinat vasul, mii de kilograme de alimente au alunecat spre balustrada punții, presîndu-i pînă la sufocare pe mulți dintre cei care stăteau acolo înghesuiți, pregătindu-se să sară în apă"

Se surpă compartimentul scării

Există oameni care, într-o asemenea situație, sînt în stare să-și sacrifice propria viață pentru a-i salva pe alții. Și există oameni care sînt în stare să curme viața altora spre a-și salva propria viață.

Personalul sanitar de pe „Cap Arcona" se străduiește să coboare în barcazul încă legat de vas măcar pe cei răniți mai ușor, ducîndu-i pe o scară de bord flexibilă. În felul acesta, izbutesc să coboare douăzeci de oameni. Dar o nouă escadrilă britanică se năpustește asupra vasului. Mitralierele ticăie. „Atenție, arme de bord !", strigă cîțiva prizonieri. Mulți sînt nimeriți din plin, cad peste balustradă ori se prăbușesc pe punte.

În timp ce, în principalul compartiment al scării, mase de oameni care vor să răzbată pînă sus pe punte se înghesuie și se blochează, brusc, tot bordajul scării e cuprins de flăcări și se năruie. Multe sute de oameni sînt înghițiți de vîlvătaia flăcărilor, care-i mistuie. Deținutul

polonez Tadeusz Kwapinski ieşise din cabină doar cu cîteva secunde înainte „În cabină fiind, habar nu ai de lăţimea vasului sau de adîncimea apei în dreptul locului unde te găseşti. Dar ştiam că o navă atît de mare nu se poate scufunda foarte repede. Unii camarazi erau convinşi că se va organiza în mod cert o acţiune de salvare a noastră şi că, în consecinţă, trebuia să rămînem în cabină pentru a nu spori panica de afară. Nu ştiu cît timp se scursese de la bombardarea vasului.

Uşa cabinei a fost spartă. Nu i-am mai aşteptat pe ceilalţi camarazi, ci am urcat în fugă, printr-un fum sufocant, şi am ajuns sus pe punte. Am rămas, descumpănit, mai multă vreme, lîngă bordaj. Socoteam că-mi trăiesc ultimele clipe. Auzeam gemetele camarazilor răniţi de pe punţile inferioare, care nu mai puteau răzbate pînă sus. Rezemat de balustradă, mi-am dat deodată seama că vasul începea să se aplece. Mi s-au alăturat trei deţinuţi necunoscuţi, de alte naţionalităţi, care, ca şi mine, nu se puteau decide să părăsească vasul care ardea".

Kwapinski a găsit ceva de care să se agaţe. La fel şi ceilalţi trei. Aşa că n-au alunecat în apă, cînd nava s-a afundat şi a rămas înclinată într-un bord. În acel punct al punţii, nu ajungea focul. În cele din urmă, au zărit în depărtare o ambarcaţiune.

Nu erau mulţi oameni în ea. Am urlat, am scos strigăte neomeneşti, implorîndu-i să ne vină în ajutor. Şi, într-adevăr, ne-au auzit şi au venit. S-au oprit lîngă bordaj, de care atîrna, pînă în apă o parîmă. Numai cu greu am reuşit să coborîm pe curent pînă jos. Nu mai ţin minte cît timp am stat în barcă. În sfîrşit, am pus piciorul pe ţărm, nu departe de Neustadt.

Foarte aproape era o barcă goală, una din cele ce aduseseră la țărm deținuții din lagărul Stutthof. Ne datorăm viața unor camarazi iugoslavi și francezi care erau în barcă și au venit să ne ia de pe vas.

Pe plajă am dat de cîțiva din puținii supraviețuitori ai transportului cu bărcile de la Stutthof. Ne-au povestit cum, puțin înainte, niște tineri din Hitlerjugend îi împușcaseră pe ceilalți deținuți.

Atunci cînd am ajuns noi pe țărm, primele tancuri engleze pătrundeau în Neustadt. De bucurie, aproape că ne-am ieșit din minți. Împreună cu un mic grup de deținuți, am străbătut străzile goale ale orășelului și am ajuns la locul unde staționau tancuri și camioane britanice. Soldații englezi se uitau cu milă la noi, cît de vlăguiți eram, ne împărțeau ciocolată și țigări, ne fotografiau. Le-am atras atenția asupra epavei încă fumegînde a lui «Cap Arcona», rugîndu-i să trimită, cît mai repede cu putință, bărci de salvare spre a-i scăpa pe camarazii rămași în viață. Au făcut-o imediat.

Către seară, am fost trimiși într-o casă nelocuită. Locatarii fuseseră naziști și fugiseră. Nu puteam adormi. Nici foame nu ne mai era. În dimineața următoare, am plecat în oraș, unde am fost cazați în localul Școlii de echipaje pentru submarine.

Zile la rînd i-am căutat pe camarazii Bolek, Zbigniev Patlewicz, Leon Skalski și Erneste Those, un mulatru din coloniile franceze. Nu erau nici printre numeroasele cadavre aruncate zilnic pe mal de valuri".

Tadeusz Kwapinski se numără printre puținii oameni de pe „Cap Arcona" care au fost salvați cu o barcă, deși nu erau soldați sau marinari nemți. El, un polonez, deținutul cu numărul 24 834 fusese adus, în 1943, de la Ausch-

witz la Neuengamme. Într-o situație similară este și sovieticul Aleksandr Mahnev :

„În partea din față a vaporului, necuprinsă de flăcări, oamenii se înghesuiseră în așa măsură, încît era aproape cu neputință să treci dintr-un bord în celălalt. Sute de oameni disperați stăteau în tăcere. Mi-am făcut loc cu greu spre partea stîngă a vaporului și am putut zări oameni înotînd în depărtare. Unii se duceau la fund, alții se agățau de cei ce înotau, scufundîndu-se împreună în adîncuri.

În panica ce s-a produs, nimeni nu mai era în stare să iasă din îmbulzeală, împiedicîndu-se unul pe altul. Am vrut să dăm o mînă de ajutor, am aruncat de sus o parîmă, dar imediat s-au năpustit toți s-o apuce, așa că era imposibil să-i tragem pe rînd sus pe camarazii noștri. Aveam o singură găleată, a cărei frînghie era suficient de lungă pentru a o coborî plină cu apă. Dar flăcările ce ieșeau din tambuchiuri se apropiau deja de noi, și sute de camarazi, poate chiar mai mulți, au fost cuprinși de foc ; țipetele sălbatice s-au contopit într-un unic răcnet și au pătruns pînă în partea de sus a vaporului. Oamenii ardeau sub ochii camarazilor de pe puntea superioară, și nu exista nici un fel de posibilitate de a le da vreun ajutor.

Dispozitivele de salvare dau greș

Bărcile de salvare de pe „Cap Arcona" sînt — cu o singură excepție — fie inutilizabile, fie inaccesibile prizonierilor care n-au cum să le lase la apă. Se dovedește astfel că toate măsurile de securitate de la bordul vasului

„Cap Arcona" erau absolut insuficiente. După 32 de ani de la scufundarea vasului, apare, sub auspiciile Societății Hamburg-Süd, o carte de memorii „Cap Arcona — biografia unei nave, povestea unei societăți de navigație" *. Reporterul specializat în probleme de navigație Joachim Wölfer descrie în ea instalațiile de securitate ale navei. Și, deși cunoaște cutremurătorul sfîrșit al navei, el se entuziasmează de neîntrecuta tehnică de securitate cu care era înzestrată „Cap Arcona" Cîtă ironie amară revarsă descrierea sa peste multele mii de morți !

„În total, 12 pereți despărțitori etanși împărțeau spațiul de sub puntea principală în 13 compartimente etanșe... Flotabilitatea vasului în raport cu stabilitatea în cazul unor spărturi în carenă fusese testată cu o machetă din tablă. În timpul experimentării, s-a verificat rezistența în condițiile inundării mai multor compartimente din corpul vasului. Căci un vas de pasageri de cea mai înaltă clasă ca acesta, care asigura serviciul pentru estuarul La Plata, este construit în condiții de maximă securitate... De pe puntea de comandă, ofițerul de servici poate sesiza dintr-o singură privire dacă ușile și supapele sînt închise — un tablou luminos indică toate acestea. Pereți ignifugi compartimentează vasul în încăperile de deasupra punții principale dublate în așa fel, încît nici un incendiu nu se poate propaga prin compartimentele scărilor în direcția longitudinală a vasului. O particularitate a lui «Cap Arcona» o constituiau marile uși de incendiu culisante aflate în spatele căptușelilor decorative din diversele saloane de pe puntea B. Dacă, eventual, în timpul călătoriei, ar fi izbucnit un incendiu în încăperile calelor, frec-

* Joachim Wölfer : „Cap Arcona", Koehlers Verlagsgesellschaft. Herford, 1977.

ventate doar ocazional, acesta ar fi fost semnalizat automat la puntea de comandă printr-o instalație specială de detectare a fumului. Abia dacă se mai cuvin pomenite, în cazul unei nave de un asemenea nivel, uzualele instalații de stingere a focului, pompele de scoatere a apei din santină în caz de pericol și dinamourile Diesel... În aceeași categorie intră și 24 de bărci de salvare aflate pe puntea superioară. Măsurînd $9 \times 3{,}2 \times 1{,}22$ metri, ele pot lua 83 de persoane fiecare în parte. Mai există și două șalupe cu motor de $9 \times 2{,}7 \times 1{,}22$ metri, fiecare cu o capacitate de 46 de persoane, și, în sfîrșit, încă două bărci de serviciu, construite în formă de baleniere, toate din stejar de calitate." *

Căpitanul este primul care părăsește bordul

Cum a fost, oare, posibil ca, în pofida atît de multor instalații antiincendiare, întregul vas să izbucnească în flăcări în numai cîteva minute ? Cum a fost, oare, posibil ca, în ciuda pereților etanși, să se răstoarne vasul ? Cum a fost, oare, posibil ca atît de puțini oameni de pe vas să se poată salva, deși bărcile ar fi trebuit să ajungă pentru cel puțin 2 120 de persoane, ba chiar pe o mare furtunoasă și nu numai pe hula liniștită a golfului de la Neustadt ?

A fost posibil pentru că toate instalațiile de securitate erau comandate centralizat de pe puntea de comandă a navei. Dar puntea de comandă a rămas goală. La auzul primelor explozii ale rachetelor ajunse pe vas, toți ofi-

* *Ibidem*, p. 49.

terii de pe „Cap Arcona" au părăsit nava. Primul care a abandonat-o a fost căpitanul Heinrich Bertram. Ei nu salvează oamenii. Ei nu salvează vasul. Ei se salvează pe ei înșiși. După cum se știe, căpitanii de vas se scufundă o dată cu navele lor. În orice caz, așa se spune despre căpitanii nemți. Totuși, căpitanul Heinrich Bertram a dispărut de la bord cu un mic barcaz, legat de vapor cu puțin înainte de atacul britanic asupra lui „Cap Arcona". Cum a fugit el de pe vas ?

A observat-o și ne-o spune Erwin Geschonneck „Am văzut cum căpitanul Bertram și-a croit drum cu un cuțit de abator prin masa de oameni, cum i-a izbit necruțător pe toți cei care îi stăteau în cale, pentru a ajunge la scara flexibilă și a se salva". I-a și reușit. A lăsat în urmă pe vaporul său o dîră de sînge.

În tot acest timp, SS-iștii îi opreau cu armele pe deținuți. Unii chiar au tras în ei. Heinrich Mehringer a încercat să urce de pe puntea C pe puntea B și puntea A. Pe scări, oamenii înghesuiți. „Răsunau împușcături. Sus, stătea un SS-ist și trăgea cu două revolvere în deținuții disperați care se zbăteau să înainteze. După părerea lui, deținuții trebuiau să rămînă jos, să piară în flăcări sau înecați. Nici nu-și terminase bine gloanțele, că a și fost călcat în picioare de o masă dezlănțuită". Acum, deținuții au reușit să ajungă pe puntea A. Dar unde erau bărcile de salvare ? Heinrich Mehringer relatează :

„La o distanță de circa 50 de metri de vapor se aflau trei bărci de salvare de pe «Cap Arcona», care, nu știu cum, fuseseră lăsate la apă. În fiecare barcă, oamenii erau îngrămădiți ca sardelele, așa că apa ajungea pînă la copastie. Jur-împrejurul bărcilor se agățaseră o mulțime de oameni. Cei din bărci loveau cu picioarele mîinile și ca-

petele celor agățați din afară. Lupta pentru supraviețuire era cutremurătoare ! Aproape concomitent s-au răsturnat două bărci de salvare și, cu un singur urlet, cei salvați s-au trezit din nou în apă. Despre repunerea bărcilor pe linia de plutire nici vorbă nu putea fi, căci nimeni nu asculta pe nimeni și fiecare făcea ceea ce considera el că e bine pentru propria lui salvare. O parte din oameni au înotat către cea de a treia barcă, care, luată pe neașteptate cu asalt, s-a răsturnat și ea. Cum însă, la vremea aceea, apa era foarte rece, iar deținuții înfometați nu mai aveau nici o rezistență, cei mai mulți s-au rigidizat. Unii săriseră în apă cu vesta de plutire. Dar, de la o înălțime de cca 20 de metri, chiar și un înotător foarte bun trebuie să aibă noroc ca să ajungă teafăr în apă. Și iată că mulți plutesc acum morți, cu brațele întinse... Am văzut un om viu șezînd pe un cadavru. Vesta de plutire îi ținea pe amîndoi la suprafața apei.

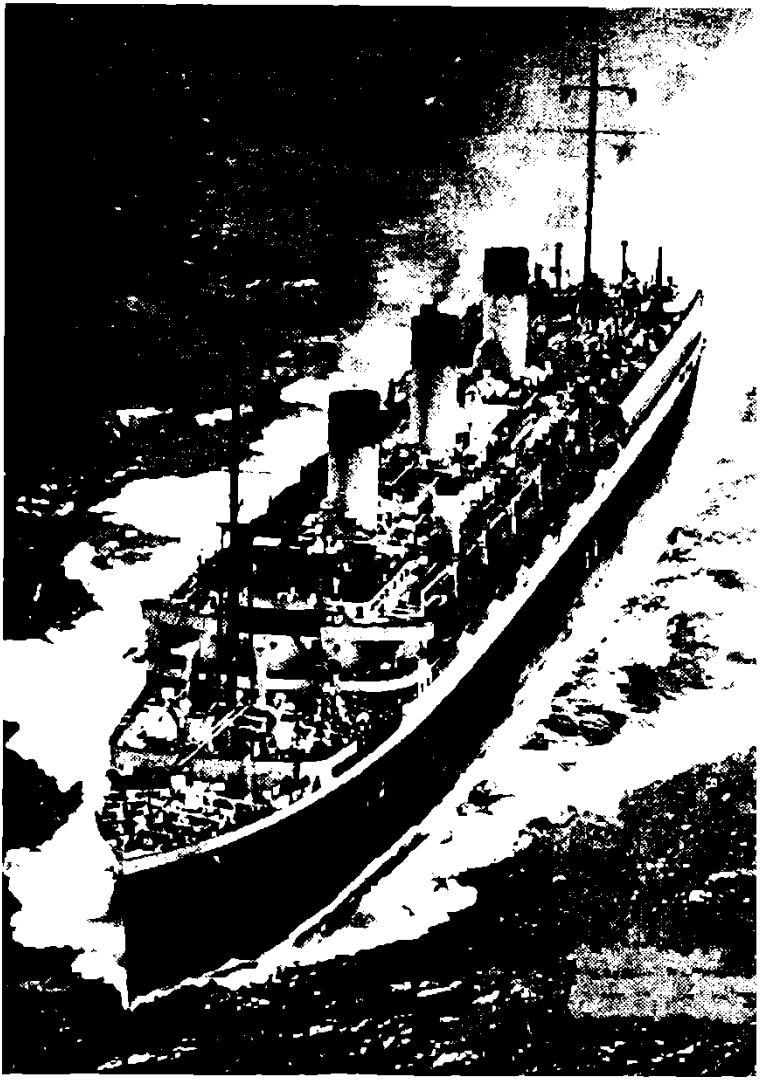
Deasupra punții de promenadă mai atîrna de gruie o barcă de salvare. Vreo douăzeci de oameni, amenințați de incendiu, se străduiau s-o lase la apă. Unii erau deja în barcă. Ceilalți se aflau încă pe punte, dar nu se puteau descurca cu palancurile, cu macaralele și cu curenții de parîmă. Flăcările începuseră să le dea tîrcoale. La un moment dat, barca atîrna oblic, cu prova înainte, printre parîme. Macaraua palancurilor se ținea încă bine. In cele din urmă, focul a cuprins parîmele. Una a ars complet. Barca grea a alunecat peste copastie și balansa întruna de-a lungul peretelui exterior al vasului. Într-un urlet, oamenii din barcă s-au prăvălit în apă. Ultima parîmă, cea din față, s-a rupt și ea. Ca un bolid barca s-a prăbușit vîjîind, de la o înălțime de 20 de metri, peste oamenii care se luptau cu moartea".

În tot acest timp, Heinrich Mehringer s-a aflat, împreună cu mulți alți deținuți, în partea din stînga a pupei. Se simțea oarecum în siguranță, după cum spune el, „în primul rînd pentru că era al treilea naufragiu prin care treceam, în al doilea rînd pentru că știam că nu ni se mai putea întîmpla ceva grav, de vreme ce eram deja pe pămînt". În golf, apa avea, în locul respectiv, o adîncime de numai 18 metri, iar „Cap Arcona" avea o lățime de 25,78 metri. Chiar și atunci cînd, ceva mai tîrziu, nava s-a răsturnat, se mai vedeau 8 metri din ea deasupra apei.

Dar Mehringer se înșela. Pericolul abia începea. Prin ușile și ferestrele din interiorul vasului țîșneau flăcările care au cuprins construcțiile din lemn. Deținuții s-au îngrămădit atît de strîns lîngă balustrada punții, încît nimeni nu s-a mai putut mișca, nimeni n-a mai putut să se cațăre pe bordaj.

Întrecere în alergare peste oameni care ard

„Focul îi cuprinsese pe toți, ardeau de vii ca niște torțe, descrie Mehringer. Vuietul focului le acoperea strigătele. Eu însumi căzusem pradă flăcărilor în spinare și la cap, dar din cauza încordării, nici nu mai aveam senzația de fierbinte, ci aceea de rece. Și iată că, în ultima clipă, am zărit deasupra mea o țeavă de fier, care servea la întinderea prelatei de soare. Am întins brațul și am apucat-o, după care, cu un efort supraomenesc, am izbutit să mă ridic, agățîndu-mă cu o singură mînă. Așa am ajuns într-o poziție în care stăteam, de fapt, deasupra

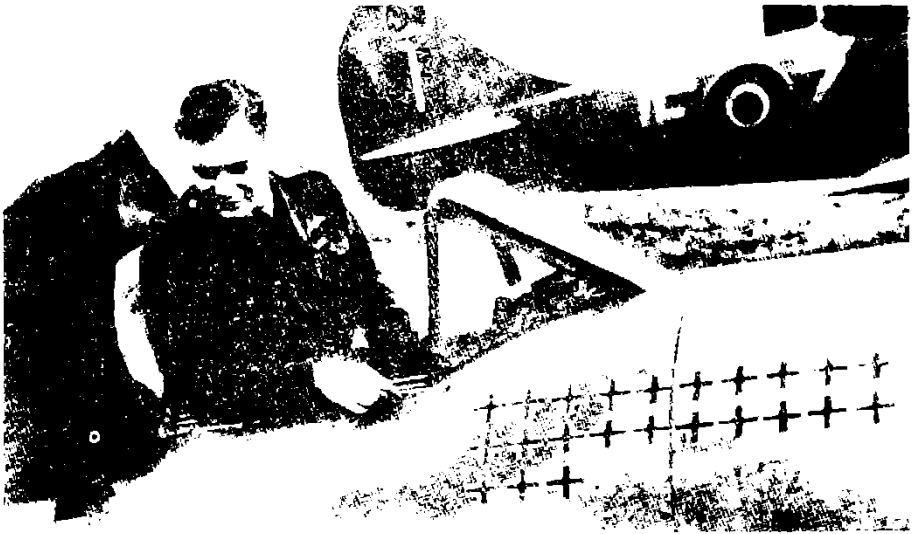


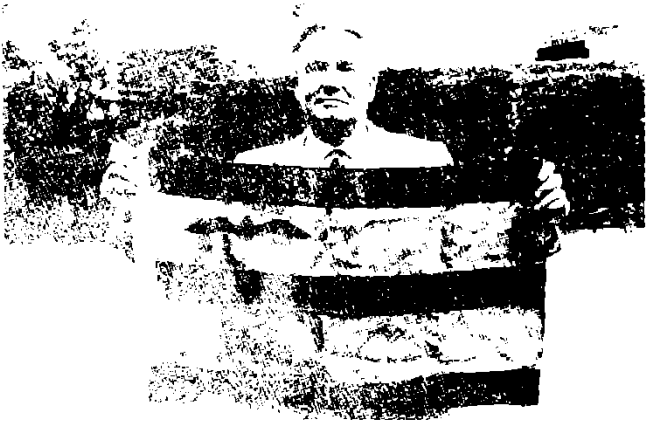
Vasul de lux „Cap Arcona" înainte de războl

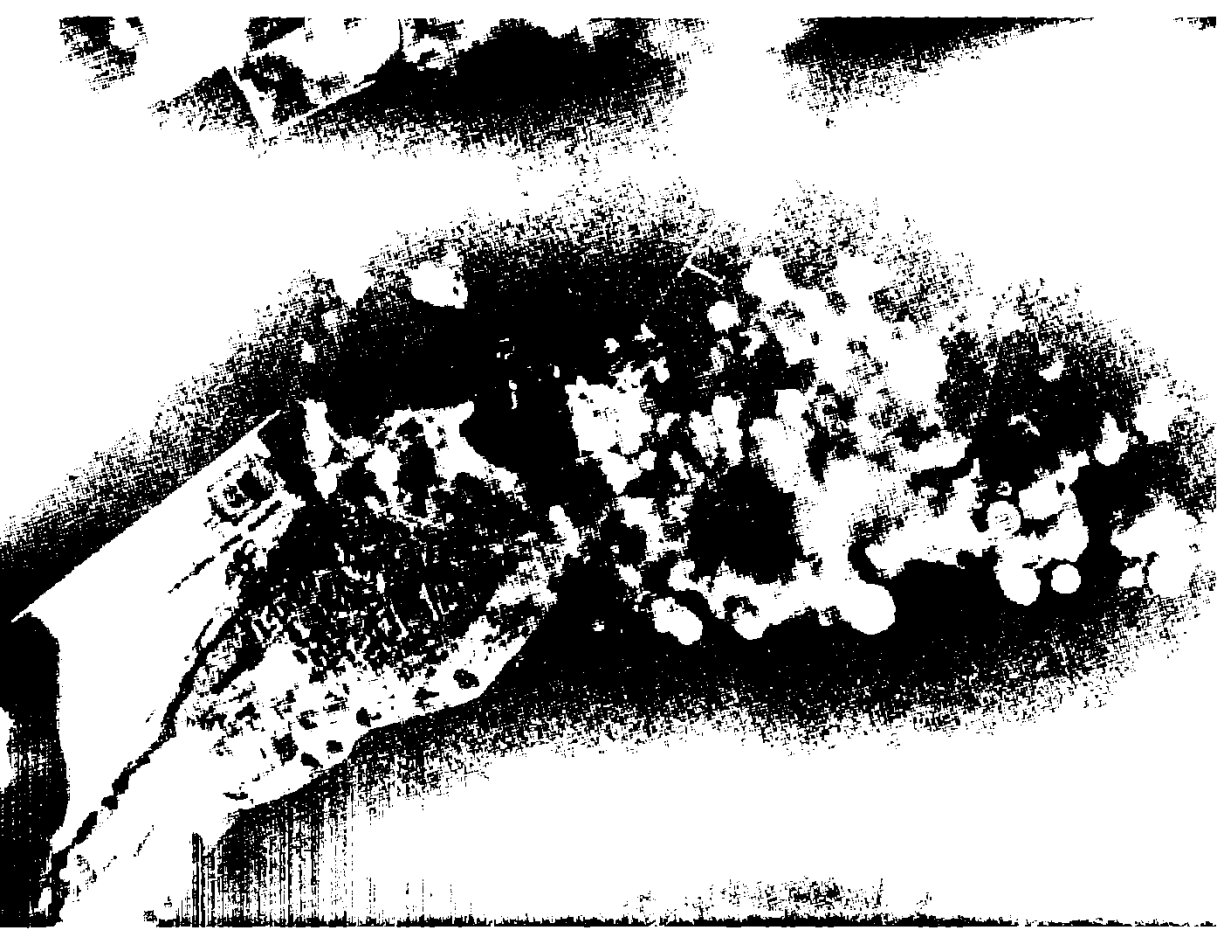
Peter West trăieşte astăzi pe proprietatea sa din sud-vestul Angliei. În 1945 a fost Flying Officer pe un avion „Tempest" (în fotografie al 3-lea din dreapta). Din aceeaşi escadrilă făcea parte şi Pierre Clostermann.

Pierre Clostermann, erou francez al aerului, cu cele mai multe decoraţii, în avionul său „Le Grand Charles", pe care sînt marcate cele 32 de avioane doborîte. După război a funcţionat ca director general al fabricii de avioane „Reims Aviation".

Martin Trevor Scott Rumbold, căpitan în escadrila 263, care, pornind de pe aerodromul Ahlhorn, a dat primul atac asupra vasului „Cap Arcona". 1983 : Rumbold cu steagul escadrilei sale la Londra.







La 18 aprilie 1945, insula Helgoland, care fusese evacuată, a fost atacată de 800 de bombardiere britanice şi acoperită de 5 000 t bombe. Un atac complet lipsit de sens din punct de vedere militar, pe care Churchill l-a permis mareşalului de aviaţie Harris drept „plasture de consolare", după ce, cu 2 zile înainte, premierul britanic ordonase sistarea războiului bombelor în oraşele germane şi-l criticase pe „Harris-bombardierul" pentru „actul de pură teroare" declanşat împotriva oraşului Dresda.

În 1944 aparatele „Typhoon" ale lui Royal Air Force au fost dotate cu rachete. Fiecare aparat putea lansa 8 proiectile simultan, după cum reiese și din atacul din fotografie asupra unui vas comercial german armat.

Cînd epava vasului „Thielbeck" a fost adusă pentru reparații la Lübeck, foștii deținuți din lagărele de concentare, care supraviețuiseră catastrofei, au omagiat memoria camarazilor lor morți.

În primele zile ale lunii mai 1945,
în faţa vechii Case a piloţilor,
populaţia a săpat gropi comune pentru victimele
de pe „Cap Arcona" şi „Thielbeck",
care fuseseră aruncate de apă pe mal.

Tot aici au fost îngropați
și femeile și copiii pieriți
în masacrul comis
asupra deținuților din lagărul
de la Sztutowo.

Luni de-a rîndul
după scufundarea vaselor,
pe țărmul Mării Baltice
valurile aruncau zilnic
cadavre.

Uneori toată plaja
era acoperită
de cadavrele
deținuților
din lagărele
de concentrare,
ca, de pildă,
la Timmerdorf.

Zofia Pracka, o fată din Polonia, a fost arestată împreună cu cei doi fraţi ai ei, Tadeusz şi Stanislaw, pentru că opuseseră rezistenţă cotropitorilor şi ascunseseră evrei. Tatăl murise imediat după cucerirea Varşoviei, iar mama fusese ucisă la Auschwitz. Amîndoi fraţi s-au înecat cînd s-a scufundat „Cap Arcona". Singura din familie, care a supravieţuit, a fost Zofia.

Konzentrationslager
NEUENGAMME

... der Lagerordnung:
... darf im Monat 2 Briefe bzw. Postkarten absenden.
... morgen und auch absenden.
... darf nicht mehr als 4 Seiten à
... schreiben und muß übersichtlich
... Postsendungen, die
... nachrichten enthalten, die
... entsprechen,
... schriftlich bezw. befördert.
... empfangen werden, alko-
... tische Getränke. Brief-
... Absender werden nicht aus-
... Geldsendungen sind zulässig.

Der Lagerkommandant.

Meine genaue Anschrift:

Block F

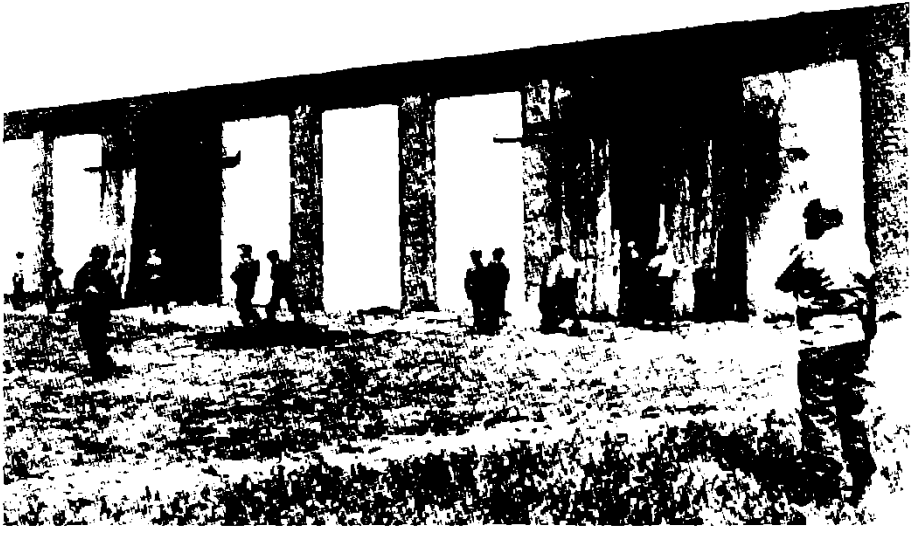
K.-L. Neuengamme
Arbeitslager Farge
(23) BREMEN-Farge
Post Neuenkirchen II

Sendung ohne Nummer und Block nicht zustellbar

Farge

28

Erwin Geschonneck, unul dintre supraviețuitori, a devenit ulterior un renumit actor. Fotografia reprezintă un cadru din filmul „Jakob der Lügner" („Jakob mincinosul")

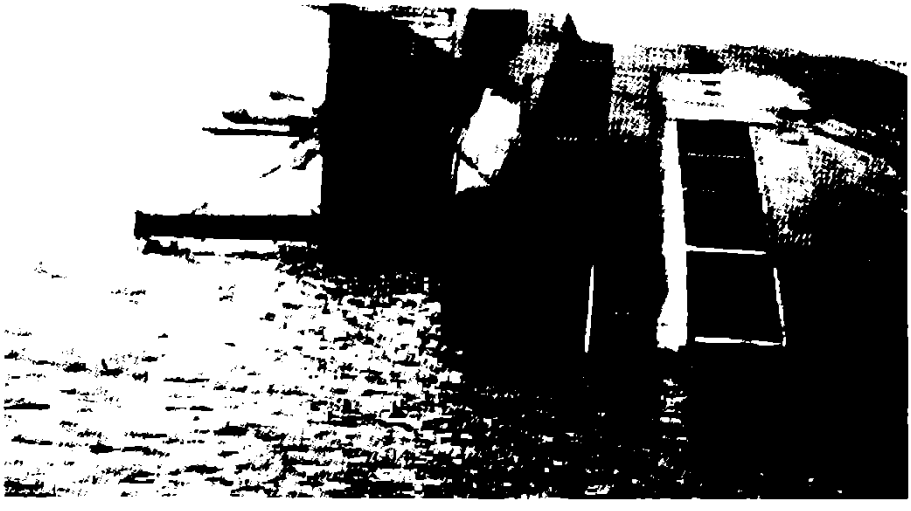


Această fotografie reprezentînd un deținut carbonizat a fost făcută după ce soldații americani au deschis hambarul.

În hambarul de la Isenschnibbe la marginea localității Gardelegen (azi în R.D.G.), asasinii SS-iști au înghesuit 1038 de deținuți din lagărele de concentrare și au incendiat hambarul. Cu excepția cîtorva, care au izbutit să scape, toți ceilalți au ars.

În ultimele zile ale lui aprilie 1945, mai bine de 10 000 de oameni din lagărul de concentrare Neuengamme au fost duşi la Lübeck în trenuri, camioane sau pe jos. Acolo au fost îmbarcaţi pe vase.

Cadavrele de pe „Cap Arcona", găsite în vara anului 1971 pe un teren de camping de la Neustadt.



Epava vasului „Cap Arcona"

capetelor unei mulțimi de oameni înghesuiți unul în altul. Cu o mînă mă țineam zdravăn de drugul de fier, cu cealaltă am putut să-l trag în sus pe prietenul meu Max. El o pățise rău la ambele brațe. Pielea îi atîrna zdrențuită, și mă minunam cum de nu leșinase încă. Doar vreo zece oameni mi-au putut urma exemplul. Apoi, vîlvătaia focului s-a contopit cu mulțimea de trupuri contorsionate într-un ghem. Pentru a ne salva viața, fugeam acum călcînd pe capetele camarazilor noștri ca pe un caldarîm. Oamenii de sub noi formau o masă atît de compactă, încît picioarele noastre nu nimereau în nici un gol. Ajunși la balustrada punții, am încălecat-o și am coborît, alunecînd, de-a lungul peretelui exterior, pînă la cabina mică a timonierului. În această încăpere, nimic nu era inflamabil. Locul era teribil de îngust, căci înăuntru se înghesuiseră vreo trei sute de oameni. Un funcționar civil de pe vas acorda, într-o manieră exemplară, primul ajutor. Pe puntea de deasupra noastră, toți camarazii au pierit în flăcări. În scurt timp focul nu mai avea din ce să se alimenteze. S-a lăsat o liniște de mormînt. De îndată ce s-a putut, am încercat să ne dumirim ce era în jurul nostru. Imaginea ce ni s-a înfățișat era de groază. Peste două sute de oameni arși, carbonizați, sudați într-un ghemotoc".

În intervalul unei singure ore, pe „Cap Arcona" s-au transformat în scrum mai mult de trei mii de oameni. Majoritatea sub punți, precum rușii care se aflau în magazia pentru banane, mulți în interpunți, în salonul de fumat, în sere, în sălile de masă și unii chiar și în hublouri, unde rămăseseră blocați, vrînd să iasă pe acolo.

Această scenă cumplită a fost astfel descrisă, mai tîrziu, de Erwin Geschonneck : „Oameni cu partea superi-

oară a corpului înţepenită în hublou, în timp ce partea de jos a corpului era arsă. Unii dintre ei erau atît de slabi, încît au putut trece prin hublouri. Unul din aceştia a fost rusul Vasilii Alexandrovici Bukreiev, care, înainte de război, fusese frezor. Cînd rachetele au lovit „Cap Arcona", el se găsea sub punte : „Vaporul s-a transformat într-o făclie. Două încăperi, situate una deasupra alteia, aveau doar o ieşire foarte îngustă spre punte. Aproape nimeni n-a reuşit să iasă pe acolo. Eu am sărit în apă, ieşind prin hublou. Vasul se scufunda. Am înotat într-o parte şi am dat de Geschonneck. Am înotat împreună înapoi spre vas, ne-am agăţat de lanţul ancorei şi ne-am ridicat pe punte. Au putut supravieţui mai ales aceia care s-au întors pe vas. În cei ce au înotat spre ţărm s-a tras din bărcile nemţeşti. Chiar pe ţărm erau elevi ai Şcolii de echipaje pentru submarine. Aceştia trăgeau în toţi cei care încercau să pună piciorul pe uscat".

Nu chiar în toţi. Cîţiva au ajuns pe uscat, de exemplu Bogdan Suhoviak. Alţi cîţiva au fost luaţi chiar în bărci ale Marinei, deşi marinarilor le era strict interzis să procedeze astfel.

O mare de capete

Golful de la Neustadt a ajuns o mare de capete. Pe mal, oameni care asistă la catastrofă. Un tînăr de 15 ani, pe nume Gerhard Schnoor, astăzi birtaş în Pelzerhaken, nu va uita cît va trăi acest tablou al capetelor care, ca nişte talgere, se scufundă şi se ridică în mare. E pe plajă, vede cum arde „Cap Arcona" şi e consternat că nici o ambarcaţiune nu sare în ajutor. Doar în port

sînt ancorate nu numai dragoare, întregul bazin portuar este plin de cutere pescărești. Nici una din aceste ambarcații nu desprinde legătura pentru a veni în ajutorul naufragiaților. La o jumătate de oră de la atacul britanic, tînărul vede cu ochii lui cum și nava „Thielbek", înclinîndu-se transversal din ce în ce mai mult, se răstoarnă în cele din urmă și se duce la fund.

Totuși, după aceea, atît tînărul cît și cei din apă, care înotau salvîndu-se de foc și de scufundare, observă, cum, în sfîrșit, bărcile Marinei din Neustadt ies în larg și toți cred că a sosit momentul salvării. Ce eroare !

Prin tubul acustic pentru comenzi, se aude vocea unui ofițer care se adresează naufragiaților de pe epava „Cap Arcona" „Numai soldați nemți la bord !" Rusul Aleksandr Mahnev descrie scena „Soldații îi loveau peste mîini pe cei care se țineau cu desperare de barcă și îi aruncau fără îndurare înapoi în apă". Asta nu era tot. Cum, în teama lor de moarte, tot mai mulți deținuți se agățau de barcă, soldații din marină au pus mîna pe arme. „Nemții au început să tragă. Au tras în camarazii ce se agitau în apă. Cei atinși de gloanțele armelor automate amuțeau dispărînd în apă."

Nu numai Mahnev povestește asemenea scene, ci și toți supraviețuitorii catastrofei Erwin Geschonneck, Rudi Goguel, Bogdan Suhoviak, Tadeusz Kwapinski și mulți alții.

Există și unele excepții lăudabile. Unul dintre comandanții ambarcațiunilor ia pe vas douăzeci de deținuți. Ofițerul îi mărturisește comunistului Paul Stassek că a procedat împotriva ordinului sever al căpitan comandorului Schmidt, care interzisese luarea de prizonieri în barcă.

Căpitanul de fregată Heinrich Schmidt era comandantul garnizoanei din Neustadt, avînd sediul la Școala de echipaje pentru submarine. În după-amiaza zilei cînd a avut loc atacul britanic asupra vaselor, au trecut pe acolo în drum spre Flensburg membrii guvernului german al Reichului. Așa se face că ei i-au putut raporta noului „Führer", Dönitz, în baza celor văzute la fața locului, despre atacul nimicitor asupra vaselor pline cu deținuți din lagăre.

Schmidt va declara ulterior : „Încă în timpul atacului, eu am afectat acțiunilor de salvare toate șalupele disponibile. Se poate aprecia că era vorba de șase pînă la opt șalupe de dimensiuni mai mici. Potrivit unor date, pe care eu nu le-am verificat, au fost salvați aproximativ două sute de oameni !" *.

Total inexact. Versiunea autentică a celor întîmplate o datorăm deținutului german Rudi Goguel : „Bărci de salvare, la orizont ! Creierul meu ostenit face un efort de concentrare. E greu. O oră de stat în apa rece ca gheața mi-a paralizat trupul. Strigă ! Fă semne ! Trebuie să te vadă ! Două dragoare se apropie vîjîind. Colo îl pescuiesc pe unul ce înoată, aici îl trag din apă pe un altul. Așadar, încă nu sîntem pierduți ? Strig și eu. Fac semne. Abia dacă se aude un lălăit ! Ridic brațul deasupra suprafeței apei la o înălțime de trei palme. Îmi cade greoi și inert înapoi în apă. Apoi, se întîmplă ceva. Gloanțe șuieră prin văzduh. Răsună adevărate rafale de mitralieră. Mici jeturi de apă arată că gloanțele au nimerit în apă. În vacarmul general se contopesc și strigătele clare ale celor răpuși de gloanțe. Fii bucuros că adi-

* Raportul nr. 1 din 30.6.1945 al căpitanului comandorului Schmidt către Comandamentul suprem al Marinei pentru regiunea de Est, cu sediul în Kiel.

neauri n-ai fost în stare decît să lălăi... ! Fii bucuros că n-ai reuşit să ridici braţele mai sus ! Nu te-au observat. Biet visător ! Ai crezut cu adevărat că ei vor să te salveze ? Nu ţi-ai dat seama că sînt pescuiţi din apă numai SS-işti îmbrăcaţi în haine militare, prevăzuţi cu colaci de salvare ? Ai crezut cu adevărat că mai există în lumea asta oameni ?"

O posibilitate de salvare este întrezărită, pe neaşteptate, de Erwin Geschnonneck chiar pe vasul în flăcări : „Am să rezist sau, tocmai acum, cînd sînt atît de aproape de libertate, voi fi ţinta unui glonţ ? Mă răsucesc. O coloană neagră de fum se înalţă din partea mediană a vasului şi se răspîndeşte pînă deasupra pupei, dar partea din faţă pare să rămînă clară, neînvăluită în fum. Poate că ar fi mai bine să mai aştept şi să văd ce se întîmplă pe «Cap Arcona» ? Cu ultimele puteri, încep să înot spre prora vasului şi încerc să mă prind de lanţul ancorei. Deţinuţii rămaşi agăţaţi păreau un imens ciorchine de oameni. Mi-a trebuit aproape o oră pentru a reuşi să mă caţăr pînă sus. Ajuns în partea din faţă a punţii, m-am prăbuşit. Nu departe de mine, din pîntecul vasului ies nori groşi de fum. Deslușesc pe scara care duce în sus la proră oameni cu trupurile acoperite de sus pînă jos de arsuri care se zbat să urce. Deodată se aude un trosnet, însoţit de o ploaie de ţăndări. S-a surpat scara, îngropînd sub ea sute de prizonieri. Împreună cu cîţiva camarazi dau drumul în jos cîtorva frînghii. Izbutim să mai salvăm cîţiva. Cineva mă strigă pe nume. Este André Mandrix. Ambele picioare îi fuseseră smulse. Din cioturi ţîşneşte, la intervale, sîngele. Recunosc, alături de el un vechi tovarăş din Berlin, Schiefelbein. Braţele şi picioarele îi sînt acoperite de băşici de arsură. Scîndura de sub picioarele mele se încinge. Deodată, linia orizontului se înclină.

Instinctiv, mă agăț de balustradă și mă simt ridicat, împreună cu ea. «Cap Arcona» se răstoarnă, eu sînt suspendat în aer. E sfîrșitul ? În doar cîteva clipe, vaporul s-a așezat într-o rînă. Privesc în jos. Cîteva sute de oameni, care nu s-au putut agăța mai zdravăn, au alunecat de pe punte și, luați de vîrtejurile apei, au fost trași în adîncuri. Alături de mine, mai atîrnă de bordaj alți cîțiva norocoși. Încalec balustrada. Vaporul rămîne culcat, liniștit, numai o porțiune a carenei se înalță cu cîțiva metri deasupra apei. Mă clatin pe copastia navei. În fereastra unei cabine se vede un corp omenesc înțepenit și plin de arsuri. Epuizat, mă culc pe burtă. Aici, pereții nu sînt atît de fierbinți, datorită apei care îi stropește mereu. Sînt desculț, pantalonii îmi sînt pîrliți și ferfeniți. Dinții îmi clănțăne de frig, la mîini și la picioare am arsuri. Pe epavă se adună cîțiva supraviețuitori. Cei mai mulți au răni, toți sînt epuizați. Ce se petrece pe coastă ? Asta-i întrebarea neliniștitoare care ne frămîntă pe toți. Încet-încet se lasă întunericul".

Cînd s-a răsturnat „Cap Arcona", Heinrich Mehringer i-a strigat prietenului său, Max, care avea arsuri grave : „Ține-te bine de lanț !" Toți ceilalți au alunecat de pe balustradă în apă și au fost luați de vîrtej. Mehringer povestește : „Apa a ajuns la noi și ne-a acoperit cu valurile ei. Numai să nu dai drumul, altfel ești pierdut fără scăpare — îmi zvîcnea în creier. Am deschis ochii în apă, dar totul era opac, nu din pricina adîncimii apei, ci pentru că apa se colorase de la resturile arse și de la cenușa oamenilor carbonizați. Cînd mi-am dat seama că vasul nu se mișcă, m-am desprins. În jurul meu, totul se lumina treptat și, brusc, m-am trezit cu capul deasupra apei. Plămînii îmi respirau ca niște motoare. Nu se mai

săturau, căci eu sufeream de un emfizem grav. Mi-au trebuit cîteva minute pînă să mă lămuresc cît de cît. Imediat l-am căutat la suprafață pe Max, doar și el trebuia să fi apărut. Așa și era. La doi metri de mine, apăruse, într-adevăr, Max. Cu burta în jos, cu fața în apă, cu brațele desfăcute — mort. Probabil că, din cauza durerilor, leșinase în apă și se înecase.

Am reușit să găsesc un par și, imediat, să mă prind bine de el. Nava era acum lăsată complet pe o parte, atît de liniștit de parcă nimic nu s-ar fi întîmplat. De jur împrejur — liniște mormîntală. Lîngă mine înota un tînăr polonez. Ochii îi erau deja sticloși. Atît a putut șopti «Ajută-mă !» Dar eu nu mă puteam ajuta nici pe mine însumi... N-a durat mult și tînărul s-a dus la fund — răceala apei îi provocase moartea. Nu e greu să mori așa. Nici nu-ți dai seama. Ceva mai încolo, plutea o scîndură. Încet-încet s-a apropiat. În sfîrșit, am putut pune mîna pe ea. Cu ultima rămășiță de putere am reușit să mă azvîrl cu burta pe ea. Picioarele îmi mai atîrnau în apă. Grele ca plumbul. Simțeam cum mă lasă puterile cu fiecare clipă ce se scurgea. Dar cîteva mișcări cu mîna am mai putut face, și biata mea scîndurică a plutit cu mine pînă la vapor. Cred că mi-a trebuit o jumătate de oră pînă ce am putut ajunge, cucerind centimetru cu centimentru, pe corpul navei. Cît cuprindeai cu ochii, nici o ființă vie. Mi-a prins foarte bine că partea metalică a vasului era fierbinte. Căldura aceea mi-a dat noi puteri. În fine, eram pe vas, chiar dacă total epuizat. Primul meu gînd : «Sînt salvat !» Mi-a mai trebuit o jumătate de oră ca să-mi adun puterile. Mult mai sus, erau agățați cîțiva camarazi. Și în apă am mai zărit cîțiva care se luptau cu viața. Cu ultimele noastre forțe, le-am arun-

cat curenţi celor de jos. Un bătrîn, vînător tirolez, a putut apuca parîma. Am avut de furcă toţi cinci pentru a-l trage din apă. Mai departe şi-a purtat de grijă singur. Nu era atît de înfometat ca noi, deţinuţii. O altă întîmplare m-a zguduit. În apă, doi se luptau pentru o scîndură. Fiecare o voia el, căci pentru doi era prea mică. Unul a învins numai pentru că i-a vîrît celuilalt capul în apă. După care, istovit, s-a scufundat şi el şi s-a înecat.

După o altă jumătate de oră, îmi revenisem într-atît, încît m-am putut ridica. Aş fi vrut să mă caţăr mai sus, dar n-am ajuns departe, căci corpul vaporului era atît de fierbinte, încît nu-l puteam atinge desculţ. Doi saboţi pluteau în apă. Mi i-am apropiat cu ajutorul unei scînduri. Din păcate, ambii erau pentru piciorul stîng. Dar ce conta ? M-au apărat de fierbinţeala plăcilor de metal ale vasului. Puteam, aşadar, să urc. Între timp s-au strîns pe corpul vasului vreo 85 de oameni. Unul îşi îngrijea arsurile. Un altul căuta ceva de îmbrăcat. Toţi căutam căldura."

Sînt acolo Geschonneck, Vasilii Bukreiev, mulţi alţii pe care Heinrich Mehringer îi cunoştea din Neuengamme. André Mandryx nu mai e printre ei. N-a alunecat în apă, aşa cum a presupus Erwin Geschonneck, cînd a văzut că vasul se înclină, ci a murit într-un mod mult mai cutremurător. Bukreiev îl văzuse : „André, ca şi mulţi alţii, se agăţase de lanţul ancorei pentru a nu fi tîrît în adîncuri. Totuşi, cînd vaporul s-a aplecat pe o parte, lanţul s-a întins tot mai mult şi a strivit oamenii de peretele vasului". Urmărise scena şi prietenul lui Vasilii Bukreiev, Nikolai Şuk, şi încă mai de aproape, căci înota chiar în preajma lanţului ancorei.

Un om salvat este aruncat din nou în apă

În mare mai înotau oameni, cînd a început să plouă și ultimii deținuți, înghețînd de frig, așteptau în pîntecul vasului. Iată ce povestește despre aceasta polonezul Bogdan Suhoviak : „Primul kilometru l-am străbătut într-o formă bună. Unul dintre camarazii mei care au reușit să se salveze mi-a povestit, mai tîrziu, că, în timp ce eram în apă, m-a întrebat încotro înot și că i-aș fi răspuns : «Mă grăbesc ca să vă pot pregăti, pe mal, o cazare bună.» Eu nu-mi aduceam aminte de această conversație. După aproximativ 15 minute, întorcînd capul, am văzut peste tot în jur, plutind în apă, capete de oameni. La pupa lui „Thielbek" încă mai stăteau înghesuiți unul într-altul deținuți. Probabil cei care nu știau să înoate.

Cînd am întors capul a doua oară, „Thielbek" nu se mai vedea. Se scufundase. În apă, pluteau nu numai tot felul de resturi din vas, ci, printre ele, și capete de oameni. Înaintînd, am lăsat în urma mea, la dreapta, «Cap Arcona» în flăcări. Trecuseră două ore de cînd înotam. Picioarele îmi înțepeniseră. Uneori aveam impresia că pun în mișcare un corp străin, și nu al meu.

Iată însă că mă încurc în cămașa mea lungă, mă scufund și înghit multă apă. Cînd reușesc să ies la suprafață, dau cu ochii în apropiere de un dragor, care pescuia naufragiați. Îmi schimb direcția și încep să înot din toate puterile spre navă. De la o depărtare de circa 80 de metri, zăresc un ofițer tînăr la bord. Prin tubul acustic pentru comenzi striga echipajului : «Interzis a se lua pe vas vreun deținut, se salvează numai SS-iști și soldați ai Marinei !» În situația mea, asta însemna condam-

nare la moarte. Trebuia totuşi să încerc. Oricum Am pe mine o cămaşă militară germană şi vorbesc bine germana. Înot spre provă şi strig către marinar «Aruncă-mi o funie !»

Aud răspunsul : «Mai poţi înota foarte bine, vino spre scară !»

Îmi arată o scară mobilă. Ajung fără greutate la bord. Marinarul mă duce sub punte. Acolo sînt mai mulţi deţinuţi, nemţi, cehi, ruşi şi cîţiva soldaţi. E clar că ordinul de a nu se lua deţinuţi la bord fusese încălcat. L-am recunoscut pe Vaclav Koubek, un ceh care, în lagărul din Neuengamme, fusese Kapo însărcinat cu aprovizionarea şi, din cauza acestei poziţii influente, era urît de deţinuţii de drept comun. Mă ajută să-mi scot cămaşa înţepenită de frig. Mă tîrăsc într-una din cabine şi mă acopăr cu ce îmi vine la îndemînă. Doi prizonieri sovietici îmi urmează exemplul. Cabina se prăbuşeşte, pîrîind din încheieturi. Intră un marinar care înjură îngrozitor. Şi atunci, unul din deţinuţii de drept comun îi raportează că eu şi Koubek sîntem străini. Marinarul îşi scoate baioneta. Alerg spre punte şi mă ascund într-o despărţitură în care zăceau cabluri de remorcare. Nava înaintează foarte repede. Deodată mă descoperă un marinar, care ţipă la mine ; «Şterge-o !» ; după care mă izbeşte cu piciorul. Mă ridic şi-mi dau seama că nu sîntem nici măcar la 400 de metri de coastă. Marinarul mă aruncă peste bord. Mai prinsesem ceva puteri. Înot spre un banc de nisip. La o sută de metri de coastă, simt pămîntul sub picioare. În sfîrşit, ajung şi pe nisip uscat. Am învins, mi-am salvat viaţa. Am lăsat în urmă războiul, campania din septembrie, prizonieratul de război şi cincizeci şi şapte de luni de lagăr de concentrare. La urma urmelor, mă sal-

vase de fapt conserva de carne de vită pe care o mîncasem cu puțin înaintea atacului : ea mi-a dat ceva putere.

Salvat ? Deodată, cineva îmi strigă : «Banditule, la pămînt sau trag !» Niște copii îmbrăcați ca soldații, tineri de 16 ani, în uniforme de marinari, se postaseră în fața noastră. M-au obligat să mă culc pe burtă, cu brațele la ceafă. Goniți de pe dragorul pe care fusesem și eu, tot mai mulți deținuți salvați ajungeau la mal, înotînd sau în bărci de cauciuc. În cele din urmă, ne-am strîns vreo cincisprezece. După o jumătate de oră, copiii ne ordonă să ne sculăm, să ridicăm mîinile și să pornim înainte. Sînt foarte nervoși, dau ordine țipînd întruna, ne împing cu patul puștilor, ne amenință cu armele. Noi, cei cincisprezece, sîntem aproape complet goi. Ne duc la o baracă, ne numără, ne îmbrîncesc înăuntru și încuie ușa. În baracă sînt pînze de corabie. Eu mă învălui cu o fîșie din pînzele acelea ca într-o togă romană. Încetul cu încetul mă încălzesc. Dar ceilalți, cu trupurile acoperite de arsuri, ale căror răni provocate de schije și gloanțe sîngerează, suferă aici mai mult decît în apă. După o bună bucată de vreme, în fața barăcii oprește o dubă a Marinei. Primim ordinul să ne suim în ea. Din depărtare răzbat focuri de mitraliere. Brusc, mașina se oprește. Toți ne temem că vom fi executați. Cineva deschide ușa din spate a dubei. Nu-mi pot crede ochilor. În mijlocul unui grup de soldați nemți, stă un căpitan britanic, iar maiorul de infanterie neamț îl salută militărește. Veniseră englezii !

Sar din dubă și mă prezint în fața englezului. Pentru prima oară în viața mea, vreau să țin o scurtă cuvîntare în engleză : «Ne-ați adus libertatea. Vă mulțumim !»

Ofițerul englez însă pune repede capăt alocuțiunii mele pașnice și-mi strigă : «Ține-ți gura !»

Povestea cu beţişorul

La această oră, pe nava de pasageri „Patria" din portul Flensburg, Marele amiral Karl Dönitz ia masa împreună cu domnii din statul său major. Noul führer al Marelui Reich German este foarte mulţumit. Noaptea trecută, cînd venea în limuzina sa blindată de la Plön la Flensburg, englezii îl deranjaseră teribil „Străzile erau iluminate ca ziua de reflectoarele avioanelor, care căutau să bombardeze eventualele vehicule. De aceea a trebuit să ne întrerupem de nenumărate ori drumul spre Flensburg, astfel încît am ajuns acolo abia pe la ora două noaptea". Acum, însă, după ce, peste noapte, se odihnise pe navă şi după ce îl trimisese pe amiralul general Hans-Georg von Friedeburg la tratativele de capitulare ce se purtau la cartierul general al mareşalului englez Bernard Montgomery de la Häcklingen lîngă Lüneburg, acum era din nou linişte.

„În dimineaţa de 3 mai am fost deosebit de îngrijorat ; aşteptam să văd dacă atacurile aeriene vor începe din nou, sau poate Friedeburg avusese succes la Montgomery cu cererea lui de armistiţiu. Văzînd că, şi în orele dinainte de prînz a continuat să domnească liniştea, am început să sper că aceasta s-ar putea datora tratativelor lui Friedeburg." *

Marelui amiral, şef al guvernului, i-a scăpat aşadar faptul că în ziua respectivă avusese loc cel mai puternic atac aerian al lui „Royal Air Force" asupra a ceea ce mai

*Citat după Karl Dönitz, *40 Fragen an Karl Dönitz. (40 de întrebări adresate lui Karl Dönitz. — Nota trad.)* Bernard & Graefe Verlag München, ed. a III-a, 1979.

rămăsese din flota germană. Căci, în afară de „Cap Arcona" și de „Thielbek", pe care au murit vreo 7 500 de oameni și în afară de nava „Deutschland", avioanele engleze mai scufundaseră sau avariaseră grav în cadrul acelui istoric „Shipping Strike" (atac asupra navelor — *Nota trad.*) și alte 22 de vase între 1 000 și 10 000 de tone, 2 petroliere, 2 nave bază de submarin, 8 submarine, 9 distrugătoare, 10 vedete torpiloare și nave dragoare, 30 de nave mici, de la remorchere și pînă la traulere, precum și 2 nave cu baterie antiaeriană și o dragă.

În atmosfera idilică de pe nava amiral, protejată împotriva bombardamentelor de graniţa dancză din faţa ei, ultimul şef al guvernului Reichului nazist era preocupat de o cu totul altă problemă. Cînd amiralul general von Friedeburg se întorsese, către ora 23, de la englezi, Dönitz aflase cu indignare de „maniera injositoare" în care mareşalul englez îl tratase pe emisar von Friedeburg i se plînsese de faptul că „pe podea fusese marcat cu ajutorul unui beţişor locul exact în care trebuiau să stea negociatorii germani." * Pînă la sfîrşitul vieţii sale Dönitz n-a luat cunoştinţă de moartea a multe mii de deţinuţi din lagărele de concentrare în golful de la Neustadt. La 1 decembrie 1980, trei săptămîni înainte de a muri, el îi scria autorului cărţii de faţă „Nu am nici un fel de documente în legătură cu navele respective. Din cauza vîrstei înaintate s-au mai estompat, din păcate, pînă şi amintirile din acea vreme, astfel încît din memorie nu v-aş putea spune nimic."

* Citat după Walter Lüdde-Neurath, *Regierung Dönitz* (Guvernul Dönitz — *Nota trad.*), Druffel-Verlag Leoni 1981. Lüdde era pe atunci adjutantul lui Dönitz.

Memoria oricărui om înregistrează — desigur — anumite lucruri care l-au impresionat în mod deosebit. Pentru Dönitz, moartea deţinuţilor din golful de la Neustadt se pare că nu făcea parte din această categorie.

Multor barbari li s-a părut rece baia în Marea Baltică

Martin Trevor Scott Rumbold s-a întors cu bine la Ahlhorn, cu escadrila sa 263 „Birthday". Imediat după el a aterizat şi escadrila 197 a căpitanului Harding. Unul lipseşte. Ofiţerul de zbor L.S. Brooker. Aparatul său „Typhoon" a fost lovit şi doborît de antiaeriana din Neustadt. Dar iată că în timp ce Rumbold şi Harding îşi întocmeau în „Operations Room", un cort la marginea pistei, rapoartele asupra acţiunii, se prezintă şi Brooker la telefon : a reuşit o aterizare forţată pe un cîmp de lîngă Neustadt, este nevătămat şi va ajunge înapoi a doua zi dimineaţă. Cei doi îl felicită. Şi ca întotdeauna cînd se întorc teferi dintr-o acţiune, petrec şi în seara aceasta, sărbătoresc numele escadrilei lui Rumbold „Birthday", zi de naştere.

În „Operations Record Book", jurnalul de operaţiuni al escadrilei 197, se menţionează : „Atacul, care s-a dovedit foarte eficient, a fost îndreptat împotriva unei nave de 15 000 — 20 000 t. Nava luase deja foc în urma atacului anterior al escadrilei de avioane torpiloare 263, însă două lovituri directe ale escadrilei 197 au transformat-o într-o epavă în flăcări care s-a răsturnat".

Peter West, Don Saunders, Pierre Clostermann și alți piloți ai escadrilei a 3-a tocmai aterizaseră la Fassberg, cînd, pe deasupra pieței, trece „într-un vuiet asurzitor", după cum notează Clostermann în jurnalul său * o formațiune de aparate „Beaufighter" cu torpile la bord.

„Vin din nord, sînt o mulțime, aproximativ trei escadre. Se întorc după fantastica lovitură dată flotei, și anume imensului convoi din golful Kiel. Unul dintre aparate zboară cu motorul în flăcări, tîrînd o dîră groasă de fum negru în urma lui, și încearcă să aterizeze pe terenul nostru. Încearcă apoi un viraj la o depărtare de cca. 500 m, după care se prăbușește cu o explozie înfiorătoare, în apropierea bazinului de înot. Pompierii și ambulanța pornesc în goană într-acolo. „Doamne, de ce atîta grabă ?" murmură Peter West. „Nu pare să fi rămas mare lucru din ei". Cîtă dreptate a avut ! După zece minute, ambulanța se întoarce încet, cu jalnicele rămășițe ale pilotului și observatorului."

Tocmai despre acest lucru se discută la masă, în luxoasa popotă a ofițerilor, pe care o moșteniseră de la Luftwaffe, cînd iată că vine un nou ordin de atac atac de noapte asupra a mai mult de o sută de hidroavioane în golful de la Grossenbrode. Decolarea are loc la ora 20,15. Avea să fie un zbor greu, cu multe pierderi. Treisprezece avioane se întorc ; decolaseră douăzeci și patru. Astfel încît piloților din escadrila a 3-a acest greu atac de noapte de la Grossenbrode avea să le rămînă mult mai bine întipărit în memorie decît atacul asupra navelor din golful Neustadt, unde de altfel misiunea lor nici nu

* Pierre Clostermann, *The Big Show* (Marele spectacol — *Nota trad.*), Londra, 1951, p. 243.

contase decît în a asigura protecţia avioanelor de vînătoare.

Şi apoi ei nici nu au habar ce nave erau acelea care fuseseră scufundate în după-amiaza respectivă, şi nici cine se afla pe ele. Ofiţerul cu informaţiile de la Cartierul general al grupei 84 din Süchteln consemnează în jurnalul de operaţiuni al grupei cu mîndrie, dar şi cu oarecare ironie, rezultatul acestor atacuri

„Interesul principal al acestei zile a fost concentrat asupra numărului neobişnuit de mare de mişcări de nave, inclusiv pregătirile pentru aceste mişcări în Marea Baltică, de la Lübeck şi pînă spre coasta de răsărit a Danemarcei. Multe dintre navele respective — de altfel de toate tipurile, de la pontonul de debarcare şi pînă la vase de pasageri de 15 000 t — au pornit în larg de la Lübeck sau Kiel, iar la ora 14 formaseră un adevărat convoi de nave în linie dreaptă între C 6760 şi C 9569, al cărui vîrf schimba direcţia de la nord-est cam către nord... În atacuri ce nu pot fi calificate decît ca strălucite, nouă avioane ale escadrilei 198 au distrus o navă de 12 000 t şi un cargobot de 1 500 t, iar escadrila 197 a distrus în golful Neustadt un vas de 15 000 t. Cînd s-a terminat atacul, nava de 12 000 t ardea ca o torţă, de la proră la pupă... Cele mai intense mişcări de nave au fost observate în zona Neustadt-Lübeck. Din observaţiile unor piloţi nevoiţi să sară cu paraşuta precum şi din alte date, se poate deduce că, multor barbari, baia în Marea Baltică trebuie să li se fi părut extrem de rece... Astăzi bombardierele şi avioanele „Typhoon" cu torpile la bord au demonstrat că pot produce navelor de orice capacitate pagube la fel de mari ca cele provocate armatelor duşmane aflate între Normandia şi Marea Baltică".

Călăii sînt uciși

Comandamentul suprem al Wehrmacht-ului comunică în legătură cu desfășurarea luptelor în ziua de 3 mai 1945 :

„În capitala Reichului în diferite blocuri de locuințe, precum și în cartierul guvernamental, rămășițe ale curajoasei garnizoane continuă și acum să opună o rezistență eroică bolșevicilor. După violente lupte locale, situația din Germania de nord-vest între Ems și cursul inferior al fluviului Weser a rămas în liniile generale neschimbată. De ambele părți ale canalului Elba-Trave englezii au răzbătut din zona Mölln spre Lübeck și au ocupat orașul. Unități dușmane înaintate au pătruns în Bad Segeberg și în spațiul de la nord-vest de Plön. Americanii care atacau dinspre Schwerin în direcțiile nord și nord-vest au înaintat pînă pe coasta de la Wismar și în zona Gadebusch. În Mecklenburg, trupele noastre au reușit să mențină într-o oarecare măsură linia Plauer-See — Rostock, în ciuda atacurilor puternice ale bolșevicilor...

Aviația inamică a efectuat, în special în spațiul german de nord, un număr mare de raiduri la joasă înălțime, continuînd să țină sub teroare populația civilă. Comandamentul suprem al Wehrmacht-ului a declarat drept orașe deschise bazele militare ale marinei Kiel și Flensburg, ordonînd ca ele să nu fie apărate."

Și pe bună dreptate căci acolo, la Flensburg, se afla chiar Comandamentul suprem al Wehrmacht-ului sau, mai bine zis, ceea ce mai rămăsese din el. În această zi modul de ducere a războiului în Germania de nord este, de altfel, determinat și de ideea de a menține deschisă pentru domnii din „Statul Major Nord" (Führungsstab

Nord)* o cale de retragere spre Flensburg. Motiv pentru care, la ora 11,20, „comandamentul militar (Kampfkommandant) Schleswig" primește ordinul ca „toate forțele disponibile să fie dirijate neîntîrziat spre Canalul Kaiser Wilhelm, care trebuie apărat cu orice preț", pentru ca, la ora 13,10 „comandamentul operativ Rendsburg" să primească ordinul „ca orașul să nu fie în nici un caz cedat. Podurile de peste canal să nu fie aruncate în aer, ci apărate prin toate mijloacele". Căci doar peste aceste poduri vor trebui să treacă ofițerii Statului major în fuga lor spre Flensburg, la granița daneză. Iar în urma lor „dușmanul" va trebui ținut în loc cît mai mult timp cu putință, „pentru a-i da guvernului Reichului posibilitatea să ducă cu Montgomery tratative în legătură cu spațiul german de nord-vest". **

Timpul este acum singurul element important pentru acești domni condamnați la pieire. Nici nu s-a încheiat bine atacul aerian britanic asupra navelor din golful de la Neustadt că și trag la scară mașinile în fața Școlii de echipaje pentru submarine din Neustadt, iar domnii din Statul major se urcă în ele pentru a porni spre nord. „În primele ore ale după-amiezii, mutarea Statului major de la Neustadt la Mürwik", consemnează maiorul Joachim Schultz-Naumann, ofițer însărcinat cu ținerea jurnalului de război al Statului Major Nord (A) (Führungsstab Nord)***. Cu totul altfel privește situația generalul de

---

* Începînd din 20 aprilie 1945 existau două State Majore, care acționau independent unul de altul : cel de Nord, sub comanda lui Dönitz, și cel de Sud, sub cea a lui Jodl.

** Ordin dat de amiralul Dönitz și semnat de Jodl din 2.5.1945, ora 21,20. Locul descoperirii : P. E. Schramm, *Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht* (Jurnalul de război al Comandamentului Suprem al Wehrmacht-ului — *Nota trad.*) vol. 8, p. 1670.

*** Schramm, *loc. cit.*, vol. 8, p. 1451.

brigadă englez Churcher, care înaintează din interior spre Neustadt și care, împreună cu ofițerii și soldații săi, devine martorul ocular al ultimelor crime ale naziștilor. „Ordinul nostru imediat următor consta în a înainta cît mai repede cu putință spre Neustadt, pe coasta Mării Baltice", notase el atunci cînd, venind din sud, trecuse Elba și ocupase Lauenburg.

„Cînd am ajuns la Neustadt, am văzut în golf cîteva nave scufundate ; pe una din limbile de pămînt au fost găsite nenumărate cadavre : oamenii fuseseră cărați de pe nave pe uscat și măcelăriți acolo. Atunci cînd n-a mai fost nici o îndoială că Aliații vor ocupa localitatea, nenorociții aceia au fost împușcați de paznicii lor SS-iști. Cînd pe coline a apărut detașamentul al 6-lea, aflat în frunte, masacrul era încă în plină desfășurare, iar nemții, dîndu-și seama că acum se va întoarce roata, au încetat focul și au dat buzna spre noii sosiți, căutînd protecție la ei. Mulți dintre cei tîrîți acolo, care tocmai urmau să fie împușcați, s-au întors acum către călăii lor, încercuindu-i — a fost prima oară cînd detașamentul al 6-lea n-a intrat în acțiune pentru a stăpîni situația.

Ultimii 350 de oameni

Asupra golfului Neustadt se lasă înserarea. O burniță de gheață biciuie apele. Pe coca navei răsturnate se mai află și acum 350 de oameni. Toți au pe corp arsuri, răni, unii febricitează, alții au frisoane. Toți, fără excepție, se gîndesc la moarte. La propria moarte, căci doar au văzut atîtea morți în jurul lor și vor mai vedea cu siguranță și altele.

„O să sfîrşim oare în modul acesta jalnic aici, acum, cînd am ajuns atît de aproape de libertate ?" se gîndeşte Erwin Geschonneck. Ulterior va nota „De ani de zile aşteptam ziua aceasta. Să fi fost oare zadarnice toate suferinţele îndurate ?" Atunci cînd vasul s-a lăsat pe o parte, cînd vreo cîteva sute din ultimii deţinuţi au căzut peste balustradă în apă şi au fost tîrîţi de vîrtejuri în adîncuri, cînd prietenul său André Mandryx a nimerit între corpul navei şi lanţul ancorei, care s-a întins dintr-odată, strivindu-l, Erwin Geschonneck a reuşit să-şi găsească în ultima clipă de ce să se ţină de una din literele care formau numele navei „Cap Arcona".

„În fereastra unei cabine se vedea cadavrul înţepenit al unui om. Mă întind, epuizat, pe burtă. În locul acesta, pereţii navei nu sînt atît de fierbinţi, datorită apei care îi spală necontenit. Sînt desculţ, pantalonii îmi sînt arşi şi rupţi. Îmi clănţăne dinţii de frig, am arsuri pe mîini şi la picioare. Oare ce se petrece pe mal ? Aceasta este întrebarea care ne îngrijorează, ne frămîntă. Încet, încet se lasă întunericul."

Un om de 38 de ani. Un actor din Berlin, Ackerstrasse 6/7, aripa laterală. Cît a trecut însă de cînd a plecat din Berlinul acela ! Din mizeria casei părinteşti. Părinţii ? Mama nu era pentru el decît o fotografie deasupra patului, moartă de mizerie, la fel ca şi doi dintre copiii ei. Erwin Geschonneck ştia doar fotografia, pe mama nu şi-o amintea. De la vîrsta de doi ani nu păstrezi amintiri. Îţi aminteşti mai curînd de mizeria în care trăia tatăl tău, care nu mai avea voie să practice nici măcar meseria de cizmar, ca odinioară în Bartenstein, în Prusia orientală, ci se angajase paznic de noapte. Păzea băncile din Leipziger Strasse. Tot ce putea să-şi ofere era să bea cîte un rachiu, sau poate mai multe, şi să fie respectat de

cîinele Leo, măcar de el. „Slujesc" era deviza vieţii lui. Era înscrisă şi pe catarama uniformei sale de paznic de noapte. Copiii săi erau sortiţi să slujească şi ei, cei trei care mai trăiau din cinci, cîţi fuseseră. Cel mai în vîrstă, Bruno, a slujit în cadrul detaşamentelor de muncă, în Wehrmacht, ca inginer constructor la construirea fortificaţiei Westwall. Sora lui, Käthe, îşi slujea bărbatul, aruncat de alcool în braţele mizeriei în care se zbătea muncitorimea. Erwin Geschonneck a slujit şi el a fost curier bancar, ajutor de liftier la „Wertheim", ajutor de curier, ajutor de tîmplar, băiat în casă. Pînă cînd acest veşnic „ajutor" la de toate a început să se răzvrătească împotriva slujitului. A ajuns muncitor sportiv la „Fichte", a cîntat în grupul de agitatori „Sturmtrupp links" (Trupa de asalt de stînga) primele sale cîntece de luptă împotriva clasei dominante. A interpretat apoi un rol foarte mărunt în „Kuhle Wampe", filmul închinat şomerilor de Slatan Dudow, şi devenit apoi celebru, cîntînd cîntecul lui Brecht „Beim Hungern und beim Essen : Vorwärts, nicht vergessen — die Solidarität !" (Flămînziţi sau vă îndestulaţi : Înainte, nu uitaţi — solidaritatea ! — *Nota trad.)*

Acestea se întîmplau în 1932, iar solidaritatea era pe atunci cam singurul lucru care te mai ţinea în viaţă. Căci oameni ca Erwin Geschonneck nu erau pentru noii stăpîni în uniforme brune decît nişte oameni inferiori. Moarte, lagăre sau emigrare, altceva nu mai exista pentru ei. Adeseori ordinea era inversă emigrare, lagăr, moarte.

Solidaritatea era însă mereu prezentă, iar pentru Erwin Geschonneck ea se materializa în faptul că cutreiera străinătatea cu un grup de actori evrei, iar aceştia îl mai prezentau uneori, la nevoie, şi drept evreu (din M-ţii Caucaz, dacă se putea spera în ajutorul unor comunităţi evreieşti). Erwin Geschonneck în chip de evreu

caucazian — cu ochii săi de un albastru strălucitor și cu părul său blond ar fi putut fi mai curînd fratele vitreg al lui Hans Albers. Au străbătut astfel, jucînd teatru și răbdînd de foame, Cehoslovacia, Polonia și Uniunea Sovietică. Pînă în acea zi nenorocită — nenorocitul an 1937, cînd Erwin Geschonneck a fost expulzat. Fruntea i se încruntă încă și astăzi la gîndul celor petrecute atunci, dar despre aceste lucruri nu prea vorbește, nu aparține categoriei de oameni pe care o greșeală îi preface într-un ghem de ură.

Un prizonier din lagărul de concentrare își bate joc de Hitler

Pleacă în Polonia, în anul 1939 încearcă să treacă ilegal granița în Cehoslovacia ocupată. La graniță este prins de naziști, este bătut, schingiuit. Ajunge în lagărul de concentrare Sachsenhausen, învață munca politică ilegală desfășurată în condiții de lagăr. Din nou solidaritatea este aceea care îl ține în viață, pe el, ca și pe alții. La Dachau ajunge Blockältester (șef de bloc) în „blocul popilor", printre nenumărați martori ai lui Jehova, catolici, creștini din biserica mărturisitoare. Unul dintre aceștia, Martin Niemöller, fusese odinioară comandant de submarin înainte de a ține din amvon predici împotriva războiului. Un alt preot se numea Heinrich Grüber. Cu oameni dintre aceștia Erwin Geschonneck repeta în secret piese de teatru. Apoi primește chiar permisiunea oficială de a se îngriji de puțină distracție, așa cum și-o imaginează SS-ul, care de obicei numește această activitate „Wehrbetreuung".

„Distracția" pe care o organizează Geschonneck pare a consta în larmă și prost gust : „Sîngeroasa noapte de pe Schreckenstein sau Asta nu este dragoste adevărată" se numește piesa pusă în scenă de el și scrisă de scriitorul austriac, prizonier la Dachau, Dr. Rudolf Kalmar. SS-ului ea trebuie să-i pară o parodie de capă și spadă. Prizonierii, însă, ghicesc imediat în figura „cavalerului brigand Adolar von Schreckenstein" pe Adolf Hitler, pe care în piesă deținuții îl iau fățiș în derîdere. Iar Erwin Geschonneck se joacă cu propria-i viață cînd, interpretîndu-l pe cavalerul Adolar în fața ochilor și urechilor dușmanilor săi de moarte, îl pune pe șarlatanul de Hitler să apară în toată splendoarea. Încă din clipa în care „stafia" îi strigă în față „eroului" ce crede despre el, SS-ul ar fi trebuit să-și dea seama de ceea ce se prezintă de fapt pe scenă „Nemernic bătrîn ! În fața tuturor slujitorilor îți spun astăzi că ești un om de nimic, netrebnicule !" Pe actorul Geschonneck îl mănîncă spinarea : joacă rolul principal, al lui Adolar, și îl imită chiar și verbal pe Hitler : „În loc de «Soldaten» (soldați) spunea «Soldatten»* Iar în anumite momente potrivite sublinia și prin gesturi sacadate ceea ce considera el că nu iese suficient în evidență din parodia lingvistică... Faptul că SS-ul n-a fost deranjat de toate acestea se înscrie în ciudățeniile greu de explicat ale acestui regim aventurist. Situația trebuie judecată în ansamblul ei, pentru a evita ca, privind din perspectiva unei simple întîmplări comice, să se estompeze imaginea unei realități cumplite", consemna mai tîrziu Rudolf Kalmar, autorul piesei.

Imaginea realității din lagărul de concentrare nu s-a estompat niciodată pentru Erwin Geschonneck. Ca șef de

* În limba germană consoana dublă „tt" scurtează în pronunție vocala care o precede — *(Nota trad.)*.

bloc, a trăit împreună cu deținuții toate momentele cumplite din viața lor, de la foame și pînă la moarte. Atunci însă cînd SS-ul le-a cerut șefilor de bloc să-și execute tovarășii lor de lagăr, să-i spînzure, Erwin Geschonneck a refuzat. Refuzul acesta ar fi putut însemna pentru el moartea. Un comandant de lagăr „cumsecade" nu-l pedepsește, însă, cu moartea, ci cu mutarea disciplinară de la Dachau la Neuengamme. Acolo l-a rupt în bătăi șeful de lagăr Thumann, călăul de la Majdanek. Erwin Geschonneck a rezistat însă. S-a bucurat din nou de solidaritatea tovarășilor de lagăr, care l-au ajutat și pe care i-a ajutat ultimele luni, evacuarea, pe vapor a ajuns capul comitetului ilegal al deținuților.

Iar acum se află aici, pe nava aceasta răsturnată. Emigrare, lagăr... va urma acum oare moartea ?

Mult mai tîrziu, Erwin Geschonneck avea să scrie în memoriile sale „În toți acești ani am peregrinat prin lume purtînd nestins în inimă un dor imens de patria mea. Eram conștienți de faptul că, pentru a reveni pe locurile natale, în adevărata patrie, trebuia mai întîi ca fasciștii să fie zdrobiți."

Naziștii au și început să viseze la războiul următor

În timp ce prin fața ochilor lui Geschonneck se derulează întreaga lui viață, în timp ce se gîndește la țara sa, în Hecklingen, lîngă Lüneburg, amiralul general von Friedeburg declară capitularea tuturor forțelor armate germane din nord și din vest. Tratatul formal de capitulare urmează să fie semnat a doua zi.

Şi tot cam în acelaşi timp, la Cartierul general al Marelui amiral Dönitz, generalul colonel Jodl îşi frămîntă mintea, cum să-i învrăjbească pe Aliaţi între ei. În însemnările sale în legătură cu aceste maşinaţiuni apar multe idei ce aveau să ajungă după cîţiva ani politică oficială a guvernului postbelic al lui Adenauer „Viitoare posibilităţi de orientare, bazate pe opoziţia dintre Est şi Vest... Din toate acestea rezultă oricum că Germania, total înfrîntă, a ajuns din nou, încă de pe acum, un factor european... Va veni momentul în care îi vom folosi pe ruşi împotriva anglo-americanilor... Important să nu-i supărăm în principiu pe englezi."

În timp ce se ţes asemenea planuri, acei ultimi 350 de supravieţuitori de pe vasul răsturnat „Cap Arcona" încă nu ştiu dacă vor scăpa sau nu cu viaţă.

S-a lăsat întunericul, dar iată că Erwin Geschonneck vede, abia perceptibil, nişte bărci „Două bărci cu motor se apropie dinspre Neustadt şi o să ne salveze. Coasta este în mîna englezilor."

Şi Heinrich Mehringer relatează „Era vorba de remorcherul «Neustadt», care acosta la prova uriaşei carene a navei. Acolo era cel mai bine să acostezi. Noi, cei 85 de oameni, ne aflam însă la pupa şi am fost nevoiţi să alergăm pînă la prora pe bordul încins al epavei. Era atît de fierbinte, încît am fost nevoiţi să ne folosim de nişte scînduri, pe care le-am aşezat una în faţa alteia, ultima fiind pusă mereu în faţa primei, şi astfel am putut străbate în fugă distanţa. Toţi au dat o mînă de ajutor şi, pînă la urmă, au putut fi transbordaţi chiar şi cei foarte slăbiţi. După un drum de o jumătate de oră, remorcherul a acostat lîngă podul de la Neustadt. Lîngă debarcader staţionau tancuri englezeşti. Am coborît pe rînd, în şir indian, pe chei, încă nu prea ne ţineam bine pe picioare.

De cum am pus piciorul pe pămînt, ne-am simţit, în sfîrşit, liberi.

Doi Tommi s-au apropiat de mine şi mi-au strîns mîinile. N-am înţeles nici un cuvînt din ce-mi spuneau, mi-am dat însă seama că erau binevoitori cu noi. Apoi m-am trezit deodată singur. O luasem probabil tot timpul înainte. Mă simţeam ca în transă. Să tot mergi drept înainte. Am simţit deodată că mi-e frig, hainele de pe mine erau şi acum ude. Toate casele erau camuflate. Am continuat să înaintez prin beznă pînă am zărit undeva o lumină. Am căutat clopoţelul şi am văzut oameni ieşind din cîteva locuinţe. I-am rugat să-mi dea puţină apă caldă sau, dacă se poate, nişte ceai. Le-am spus că vin de pe „Cap Arcona" şi i-am întrebat dacă m-ar lăsa să stau puţin la căldură, căci hainele de pe mine sînt ude. Dar nici un om din Neustadt n-a părut mişcat. La ultima uşă la care am sunat am avut însă noroc. O femeie mi-a spus că toţi supravieţuitorii de pe „Cap Arcona" au fost găzduiţi la Şcoala de echipaje pentru submarine. Mi-a arătat şi cum să ajung acolo. Nu era prea departe.

Cînd am ajuns la poarta cazărmii, un englez stătea de sentinelă în faţa ei. N-am spus decît «Cap Arcona» şi efectul a fost magic. S-a arătat extrem de prietenos şi m-a îndrumat pe unde s-o iau. De înţeles nu l-am înţeles.

Cazarma era în întregime camuflată. Nimeni nu credea că războiul s-a sfîrşit. Am înaintat la noroc şi am pătruns într-o încăpere. Nimerisem în camera furierului, care răspundea de aşternuturi şi pături. În sfîrşit eliberat, dar epuizat şi lihnit de foame, cu hainele ude pe mine şi cu groaza în suflet că m-aş putea îmbolnăvi tocmai acum, mi-am aşternut un culcuş din multe pături puse una peste alta şi m-am vîrît în minunatul meu pat."

Însă la Neustadt și la Pelzerhaken nu toți oamenii își ferecau ușile și ferestrele în fața mizeriei deținuților supraviețuitori. Existau și oameni gata să le sară în ajutor. Căci mulți dintre ei auziseră pînă pe țărm, la o distanță de cinci km, urletele înnebunite ale deținuților cuprinși de flăcări. „Soția mea are și astăzi în urechi strigătele acelea", povestește Fritz Hallerstede, în vîrstă de 78 de ani, domiciliat la Bremen. Văzuseră de la fereastra casei lor catastrofa, auziseră atacurile, auziseră urletele. Îi văzuseră, de asemenea, pe puținii supraviețuitori luptîndu-se în apă pentru fiecare bîrnă, îi văzuseră împuținîndu-se rapid.

Apoi marea a început să se agite și atunci a apărut o mică plută de salvare cu o mulțime de oameni pe ea, gata-gata să se răstoarne. Hallerstede l-a strigat pe cumnatul său Hans Fröhlich, care locuia în aceeași casă cu el : „Hai repede, trebuie să ieșim pe mare, ăia se înecă !"

Au dat fuga la țărm și au dezlegat o bărcuță a proprietarului casei. S-au luptat cu marea aceea agitată pînă au ajuns la plută și au remorcat-o. Șaptesprezece oameni erau pe ea. Unul căzuse aproape cu totul în apă, se ținea numai cu mare greutate de plută și chiar atunci îi dăduse drumul. Avea o vestă de salvare pe el, dar apa îi și trecuse de cap. Părea deja mort. „Ține-l totuși bine și pe ăla", i-a strigat Fritz Hallerstede unuia dintre deținuți, iar deținutul l-a înșfăcat bine.

Ajunși din nou aproape de țărm, unde se afla un submarin pus pe uscat și care explodase, țîșnește deodată pe deasupra lor un avion de luptă englez care trage prin toate gurile de foc. Au văzut gloanțele biciuind suprafața apei pe lîngă ei, în direcția submarinului pus pe uscat. „Cît pe ce să ne lăsăm cu toții pielea acolo", își amintește

Hallerstede. „Cînd am ajuns pe țărm, pe cîțiva dintre supraviețuitori a trebuit să-i sprijinim, ba chiar aproape să-i cărăm. Nu mai aveau nici un strop de putere".

Au tras la mal și trupul fără viață al omului cu vesta de salvare, l-au întins pe jos și au făcut cu el încercări de reanimare. După un timp a început să respire și a fost salvat.

Deținuții recunoscători le-au înmînat salvatorilor lor o atestare scrisă în limba engleză, prin care le mulțumeau pentru curajoasa lor intervenție, întreprinsă cu riscul propriei vieți: „Germanii Fritz Hallerstede și Hans Frőhlich și-au pus în pericol propria viață salvînd șaptesprezece deținuți din lagăre de concentrare aflați pe „Cap Arcona" și „Thielbek", după scufundarea acestor nave la 3 mai 1945. Vă rugăm să nu le faceți nici un fel de dificultăți. Ei nu sînt naziști."

Urmau semnăturile celor salvați.

Muppel, tu ești oare ?

În primele ore ale dimineții de 4 mai 1945, doamna Eva Neurath se afla pe drumul ce duce de la Pelzerhaken spre Neustadt. Este originară din Memel. Soțul ei, Willi Neurath, fusese arestat în 1938 la Köln ca comunist. Ultima carte poștală de la el o primise în octombrie 1944 din lagărul de concentrare Buchenwald „O duc bine." De atunci nu mai știa nimic despre el. Ea se evacuase din Memel din fața Armatei Roșii, care înainta. În cele din urmă, găsise un adăpost într-o baracă de refugiați la marginea orașului Neustadt. Zile la rînd a tot văzut vapoarele staționînd în golful de la Neustadt. Lumea vorbea

că pe ele ar fi închiși criminali. Polițistul local, sergent major Pilartzky, povestise în dreapta și în stînga că nava „Cap Arcona" urmează să fie aruncată în aer, dat fiind că „pe ea se află tot felul de răufăcători"

Ieri văzuse de pe țărm nava „Cap Arcona" în flăcări și „Thielbek" scufundîndu-se. Astăzi pornise spre oraș să se intereseze cine fusese de fapt pe navele respective. La intrarea în oraș, vede un bărbat venind din direcția opusă. Are pantalonii arși în mai multe locuri. Fața îi e neagră, peste tot numai răni. Omul vine încet înspre ea, apoi se oprește în loc. O întreabă : „Muppel, tu ești oare ?" Era soțul ei.

Moartea își continuă opera

Heinrich Mehringer se trezește dintr-un somn adînc în patul pe care și-l făcuse din pături de lînă. „Oare am febră ? Nu, sînt sănătos, drept care am întreprins primele căutări : Cîți dintre camarazii mei se putuseră salva ? Și cîți dintre ei și-au pierdut viața în ultimul moment ?"

În timpul nopții, marea acoperise cu cadavre țărmul de la Neustadt. Și nu numai aici, ci și la Timmendorf și Scharbeutz, la Haffkrug și la Pelzerhaken țărmurile erau pline de cadavre umflate de apă, goale pușcă sau îmbrăcate în hainele vărgate de deținuți. Și zi de zi, marea aduce la mal alte trupuri de oameni. Și de cealaltă parte a golfului de la Lübeck, acolo unde astăzi se află Republica Democrată Germană, marea aruncase leșuri la mal. La Schwansee și la Warnkenhagen, la Redewisch și chiar și pe insula Poel. Multe sînt îngropate de îndată, fără a mai

fi înregistrate, fără ca cineva să le desprindă matricolele de deținuți de pe hainele alb-albastre. Ulterior nimeni nu va mai putea spune cu precizie cîți oameni s-au înecat sau au ars în ziua aceea de 3 mai 1945. „Cuprinși de milă față de noi, englezii ne îndopau cu atîta mîncare, încît încă vreo optzeci de oameni, epuizați și lihniți de foame, au plătit cu viața această binefacere," relatează Heinrich Mehringer. „Pur și simplu n-au suportat o mîncare normală și au murit în urma acelui act de caritate.

Aproape și mai cumplită decît scufundarea navelor apărea pieirea supraviețuitorilor. În cadrul cazărmii a fost înființat un spital polonez. Zi de zi mașini sanitare englezești cărau bolnavi în marele spital pentru a li se face radiografii. Majoritatea dintre ei erau însă la capătul puterilor. Urmele lăsate de anii de detenție nu puteau fi îndepărtate nici prin cea mai bună îngrijire. Pe mine comandantul m-a însărcinat să întocmesc o listă a tuturor supraviețuitorilor din rîndul deținuților, pentru a se putea organiza o asistență socială reglementată. Nici eu nu mă țineam încă prea bine pe picioare, dar, în calitate de deținut-șef de lagăr, am asigurat cît am putut ordinea și îngrijirea supraviețuitorilor de la Neuengamme."

Sfîrșitul este foarte aproape

La ora 9 dimineața, Peter West și Don Saunders auzeau la popota ofițerilor de la Fassberg știrile transmise de „British Broadcasting Corporation" „Tancuri ale Armatei a 2-a britanice continuă înaintarea spre Kiel. Potrivit unor relatări neconfirmate, trupele noastre par să fi trecut canalul Kiel. Germanii au declarat orașul Kiel drept oraș

deschis şi tot aşa şi Flensburg la graniţa daneză. În declaraţiile de ieri ale Wehrmacht-ului se menţiona că cele două localităţi nu vor fi apărate.

Trupele britanice au ocupat ieri oraşul Hamburg. În nord-vestul Germaniei trupe canadiene au ocupat Oldenburg. Unele unităţi canadiene şi poloneze din această regiune au întîmpinat rezistenţă cînd au înaintat în direcţia Emden, în celelalte zone ale frontului lui Montgomery însă nu s-au mai dat decît puţine lupte. Corespondentul postului BBC, Chester Willmot, a declarat noaptea trecută că, după părerea sa, sfîrşitul luptelor pe frontul Armatei a 2-a britanice ar fi foarte aproape.

Trupe britanice şi americane au făcut joncţiunea în diferite puncte, pe un aliniament de 70 de mile între Elba şi Marea Baltică, cu sovieticii. În apropierea coastei Mării Baltice au fost luaţi prizonieri 200 000 de militari, printre care şi comandanţii a două armate germane. Sovieticii au luat la Berlin mai mult de 134 000 de prizonieri."

Nici un cuvînt despre atacul asupra navelor. Nici un cuvînt despre pierderi. Nici un cuvînt despre cumplita eroare. Nici Peter West şi Don Saunders n-au idee de ea. Pentru ei, în această zi de 4 mai începe ultima lor misiune de război.

Bărbieritul pe credit

În ziua aceasta, oraşul Neustadt este invadat de indivizi în mizerie. Bolnavi, lihniţi de foame, goi se tîrăsc pe străzile oraşului. Unii cerşesc, alţii îşi iau singuri ce le

trebuie. Majoritatea negustorilor din Neustadt îi privesc cu teamă.

Văzută prin prisma foștilor prizonieri, însă, situația se prezintă cu totul altfel. Bogdan Suhoviak, de exemplu, care n-a găsit altceva decît o bucată de pînză de vele și s-a înfășurat în ea ca într-o togă romană, părăsește în această dimineață de 4 mai spitalul de urgență improvizat în Școala de echipaje pentru submarine, unde fusese încartiruit și străbate străzile orașului : „Magazinele sînt deschise. Frizerii lucrează. Intru în prima frizerie care-mi iese în cale și rog să fiu bărbierit pe credit. Bătrînul frizer se uită uluit la îmbrăcămintea mea și, fără nici un cuvînt, mă bărbierește foarte atent și-mi aranjează părul abia crescut. Mă îndrept apoi spre un magazin universal. Noaptea trecută se făcuseră aici mai multe spargeri — lucru explicabil dacă te gîndești că în Neustadt se află acum cîteva zeci de mii de oameni aproape morți de foame. Dimineața, englezii instalaseră în fața magazinului doi ostași de planton. Îl întreb pe unul dintre ei de unde aș putea să-mi procur cîteva lucruri de îmbrăcat. «Sînteți englez ? mă întreabă el. Nu, nu sînt englez, sînt polonez. De ce sînteți îmbrăcat atît de bizar ? M-am salvat de pe vaporul scufundat. Nu puteți umbla așa, pe aici, o să vă fac eu rost de tot ce vă trebuie. Și le și strigă cumpărătorilor din magazin : Get out !» Proprietarul magazinului îmi dă rufărie, o cravată, un costum pe măsura mea, șosete, pantofi. Pe deasupra, soldatul englez îmi dă cincizeci de țigări, precum și sfatul de a mă prezenta la comandamentul militar englez, întrucît cei de acolo au mare nevoie de cunoscători de limbă engleză. Îi mulțumesc, intenționez însă să mă interesez mai întîi de prietenii mei. Nu-i mai găsesc decît pe cîțiva dintre camarazii mei. Încep

să înțeleg adevăratele proporții ale tragediei. Împreună cu ceilalți supraviețuitori hotărîm să-i înregistrăm sistematic pe cei salvați și pe cei înecați."

Între timp englezii creaseră la Neustadt un comandament militar, în fruntea căruia se afla maiorul de infanterie Quail. Așa cum pe Heinrich Mehringer îl făcuse deținut — șef de lagăr al germanilor în cazarma Școlii de echipaje pentru submarine, tot așa acum îi dă lui Bogdan Suhoviak funcția de șef al administrației poloneze a regiunii Neustadt, iar lui Vasilii Bukreiev pe cea de șef al grupului sovietic. Sarcina lor imediată constă în a alcătui, cel puțin pentru moment, o listă a celor salvați și a morților. Este o treabă dificilă, căci fără întrerupere marea aruncă alte cadavre la mal, oră de oră alți deținuți sfîrșiți de puteri își dau sufletul în spitale și lazarete de urgență, iar mulți dintre cei salvați dispar pur și simplu îndată ce se simt din nou în stare să umble. Pînă la urmă se ajunge totuși la următoarea concluzie, cît de cît certă În dimineața zilei de 3 mai, pe vasul „Athen" se aflau 1998 de deținuți din lagărele de concentrare. Atunci cînd avioanele „Typhoon" au declanșat atacul împotriva lui „Cap Arcona", iar escadrila a 3-a, cu Peter West și Don Saunders, trăgea cu toate armele aflate la bord asupra tunurilor antiaeriene ale navei „Athen", un membru al echipajului de pe „Athen" a arborat steagul alb. Prizonierii au sărit pe mal, fără a mai avea de întîmpinat vreo rezistență din partea paznicilor SS sau a marinarilor de pe vas. În felul acesta s-au putut salva toți prizonierii de pe „Athen", precum și echipajul și SS-iștii.

Pe „Thielbek" se aflau 2800 de prizonieri din lagăre de concentrare. Doar 50 dintre ei au ajuns vii la mal. Majoritatea paznicilor lor SS și a infanteriei marine și-au pierdut și ei viața, precum și cei mai mulți dintre membrii

echipajului, cum ar fi căpitanul John Jacobsen, primul ofiţer Andresen, mecanicul şef Lau. Au putut fi salvaţi ofiţerul de rangul II Walter Felgner, ofiţerul de rangul III Schlotmann şi trei marinari.

Pe „Cap Arcona" se aflau la 3 mai aproximativ 4 500 de prizonieri. 350 dintre ei au fost salvaţi. Din cei 600 de paznici SS şi membri ai infanteriei marine, cele 24 membre ale trupelor SS şi cei 70 de membri ai echipajului au fost salvaţi cam 490. Aşadar mai mult de 7 300 de persoane şi-au pierdut viaţa pe nave sau în valuri. Pe plajele de la Pelzerhaken şi Neustadt au fost împuşcaţi în ziua de 3 mai 1945 aproximativ 400 de deţinuţi aflaţi în bărci.

Războiul încă nu s-a sfîrşit

La Cartierul general al Marelui amiral Dönitz, la Mürwik, lîngă Flensburg, noul şef al guvernului îl primeşte după micul dejun pe Amiralul von Friedeburg, care îi relatează despre întrevederea sa cu mareşalul Montgomery. Acesta din urmă ar fi dat asigurări că acei soldaţi germani care fug din faţa Armatei Roşii şi „doresc să se predea, vor fi făcuţi prizonieri de război" * „Verbal el a mai dat apoi asigurări că nu va preda Rusiei prizonierii de război germani" **.

În condiţiile date, Dönitz decide că trebuie semnat de îndată armistiţiul cu Montgomery, dar că războiul cu rușii urmează să fie continuat. „Războiul nu s-a încheiat încă",

* Schramm, *Kriegstagebuch des OKW* (Jurnalul de război al OKW-ului — *Nota trad.*), Cartea a 8-a, p. 1473.

** Lüdde-Neurath, *Regierung Dönitz* (Guvernul lui Dönitz — *Nota trad.*), p. 176.

declară Marele amiral. Iar feldmareşalul Keitel dă un ultim ordin „În Răsărit lupta va fi continuată, pentru a salva cît mai mulţi germani de bolşevizare şi înrobire." **

Pentru prima oară se rosteşte aici, la Cartierul general al succesorului lui Hitler, o noţiune care se va perpetua ca linie politică a guvernului postbelic al Germaniei occidentale : „Orientare spre Vest". În însemnările lui Lüdde-Neurath, aghiotantul lui Dönitz, citim notat la data de 4 mai 1945, ora 9 „Urmînd linia politică stabilită de orientare spre Vest, Marele amiral emite următorul ordin, fără a fi presat de inamic

1. Încetarea activităţii de luptă a submarinelor Dezafectarea acestora. Folosirea carburantului pentru transportul refugiaţilor şi în economie.

2. Evitarea cu orice preţ a unor incidente în Norvegia.

3. Eliberarea regelui Belgiei.

Ordinul de încetare a activităţii de luptă a submarinelor a fost înfrumuseţat de Dönitz cu un „ordin de zi" eroic :

„Ostaşi ai mei care luptaţi pe submarine ! Lăsăm în urma noastră şase ani de război pe submarine. V-aţi bătut ca leii... Neclintiţi şi fără pată depuneţi astăzi armele, după o luptă eroică fără egal... Păstraţi-vă şi pe viitor spiritul vostru de luptători pe submarine, spre binele patriei noastre. Trăiască Germania ! Marele amiral al vostru." ***

E adevărat că din cei 39 000 de luptători pe submarine, doar 7 000 au mai avut posibilitatea să depună armele.

---

* Schramm, *loc cit.*, p. 1473.

** Schramm, *loc. cit.*, p. 1872.

*** Citat după Steinert, *Die 23 Tage der Regierung Dönitz* (Cele 23 de zile ale guvernului lui Dönitz — *Nota trad.*). Düsseldorf-Wien 1967, p. 34.

**** Lüdde-Neurath, *loc. cit.*, p. 177.

Căci 32 000 de submarinişti „ai săi" nu mai trăiau, fuseseră trimişi la moarte de Marele „lor" amiral.

Pînă în ultima zi Dönitz, care potrivit propriilor sale vorbe se simţea în comparaţie cu Hitler ca „un cîrnăcior", şi-a chemat ostaşii să moară pentru naziştî. Era începutul lunii aprilie 1945 cînd el încă le mai spunea colaboratorilor săi din Statul major „Cu siguranţă că nu trebuie să vă explic mai pe larg că în situaţia noastră capitularea ar echivala cu sinuciderea, că ea ar însemna moarte sigură, capitularea ar însemna moartea, distrugerea mai rapidă sau mai lentă a milioane de germani şi că, în comparaţie cu ea, jertfa de sînge chiar şi a celor mai dure evenimente de război pare infimă."

Eşti un împuţit de nazist

Singurul negociator utilizabil al marinei din Neustadt era preotul local, un profesor de teologie pe nume Martin Redecker. Pentru a veni în ajutorul unor ofiţeri de la cazarma marinei arestaţi între timp, el s-a dus împreună cu un medic al marinei la comandantul garnizoanei engleze. Maiorul Quail l-a primit cu cuvintele : „Eşti un împuţit de nazist" şi i-a tras o mamă de bătaie.

Redecker avea impresia că englezii nu deţineau „informaţii suficiente" în legătură cu desfăşurarea reală a crimelor naziste. „Trupele engleze care intrau în oraş aveau probabil impresia că la Neustadt s-au comis împotriva oamenilor crime ca cele de la Belsen. Drept care comandantul unităţii de tancuri englez a dat ordin ca toate spitalele germane, în care zăceau pe atunci circa

* Lüdde-Neurath, *loc. cit.*, p. 137.

trei mii de răniți grav, să fie evacuate, pentru a putea fi internați în ele deținuții răniți precum și naufragiații care se salvaseră de pe vasul incendiat „Cap Arcona" și reușiseră să ajungă la mal." *

Deși cifra de trei mii era la fel de exagerată ca și clasificarea soldaților germani drept „răniți grav" (în spitalul din Neustadt și în lazarete se aflau, potrivit declarațiilor făcute de diferiți medici, preponderent cazuri ușoare de boală), maiorul Quail a anulat totuși primul său ordin. Deținuții aveau să fie primiți suplimentar în spitale și să se bucure de un tratament la fel de bun ca și ostașii Wehrmacht-ului.

Redecker a avut succes la maiorul englez și cu intervenția sa în favoarea ofițerilor arestați. Locotenent comandorul Ziemann făcuse și el parte dintre cei care s-au pus de îndată sub protecția englezilor. Și pe bună dreptate deținuții l-ar fi strîns cu siguranță de gît. Soldații din marină comandați de el fuseseră doar aceia care îi masacraseră, pe plajele de la Neustadt și Pelzerhaken, pe deținuții din bărcile de la „Stutthof", bătrîni, femei și copii. Tot ei fuseseră aceia care de la bordul unor bărci ale marinei militare trăseseră apoi asupra deținuților care se zbăteau în valuri. Și tot ei fuseseră aceia care îi lichidaseră pe țărm pe mulți dintre naufragiații care reușiseră să ajungă pe uscat.

Locotenent comandorul Ziemann însă a declarat ulterior doar următoarele „Am văzut că vreo 25 de ostași ai marinei trăgeau de pe puntea șalandei înspre interiorul vasului. Le-am ordonat să înceteze imediat focul", susține el, și englezii l-au crezut. L-au crezut și pe comandantul

* Din scrisoarea lui Redecker către deținutul de pe „Cap Arcona" Rudi Goguel, citată de Goguel, *Cap Arcona* Röderberg-Verlag Frankfurt 1982, p. 86.

garnizoanei din Neustadt, căpitan comandorul Heinrich Schmidt, care a declarat că „a pus la dispoziție toate vasele disponibile pentru salvarea naufragiaților". Maiorul Quail n-ar fi trebuit decît să-i întrebe pe cîțiva dintre deținuți, ca de exemplu Suhoviak sau Bukreiev sau Geschonneck, cînd au apărut primele bărci de salvare, și pe cine au luat ele la bord și asupra cui au tras soldații de marină ; ar fi înțeles imediat dacă explicația căpitan comandorului Schmidt era adevăr sau minciună. Dar nu s-a întîmplat nimic de felul acesta. Unul singur a ajuns la închisoare și a zăcut acolo 18 luni Heinrich Bertram, căpitanul lui „Cap Arcona".

Ulterior, teologul Redecker a făcut o prezentare publică a evenimentelor, în care luerurile arată cu totul áltfel : Într-un articol de presă nedatat, fără să fie indicată publicația, articol aflat astăzi în arhiva școlii primare și superioare „Am Steinkamp" din Neustadt, se spune : În cazul deținuților din lagărele de concentrare aflați în șalande care au fost împușcați pe plajă, ar fi fost vorba „în special de prizonieri evrei din Răsărit" iar „poliția germană" ar fi intervenit ca „să se pună capăt împușcăturilor, prizonierii să fie transferați la Școala de echipaje pentru submarine și să fie dați acolo în grija Marinei de război" Ca și cum măcar și un singur deținut care supraviețuise masacrului ar fi primit chiar și numai o coajă de pîine din partea marinei...

Navele cu deținuți din golf ar fi arborat, se spune în continuare în articol, „steagul alb sau steaguri ale Crucii roșii", în schimb „forțele aeriene maritime" engleze n-ar fi recepționat ordinul lui Montgomery de a înceta atacul aerian.

Articolul nu amintește deloc faptul că din bărcile marinei s-a tras asupra deținuților care se zbăteau în

valuri, ba. dimpotrivă. se susține „Singurul ajutor eficient a venit din partea celor patru șalupe ale marinei militare.

Astfel funcționa în anii de după război procesul de falsificare a istoriei.

Pe sine însuși, preotul marinei se prezintă în chip de erou : „Decesul în masă al deținuților a avut pentru orașul Neustadt și împrejurimile sale un epilog cutremurător. Trupele terestre engleze n-au văzut decît mulțimea de victime ale catastrofei și au fost bombardate de către deținuții acum eliberați cu acuzații împotriva germanilor... Cel mai înverșunat a fost un locotenent comandor britanic. El a fost cît pe ce să împuște, ca măsură represivă potrivit legii marțiale, un medic german precum și pe preot în apropierea magaziei de materiale. Intenția sa a fost zădărnicită de intervenția energică a unui deținut belgian. În felul acesta au putut fi evitate urmări dintre cele mai grave ale catastrofei..."

Și în vorbele alambicate specifice preoților militari germani, crimele fasciștilor sînt mistificate într-o sumbră predică din amvon „Cap Arcona" a devenit un simbol pentru forțele demonice ale unui neîndurător război de distrugere. Fie însă ca el să ne și avertizeze că în haos slujirea responsabilă a iubirii de aproape poate face dovada faptului că există o forță mai puternică decît demonii războiului."

O salvă pentru morți

La ora 18,30, în această zi de 4 mai 1945, ofițerii germani Friedeburg, Kinzel, Wagner, Poleck și Friedel

semnează la Häcklingen lîngă Lüneburg „actul de capitulare". Totodată mareşalul B. L. Montgomery îşi pune, şi el, semnătura pe acel „Instrument of Surrender", care constă dintr-o singură filă şi în care se precizează „Comandamentul suprem al Wehrmacht-ului se declară de acord cu predarea tuturor trupelor germane din Olanda, din Germania de nord-vest, inclusiv în insulele Friesland şi Helgoland, precum şi din toate celelalte insule din Schleswig-Holstein şi din Danemarca către Comandamentul suprem al Grupului de Armate 21. Aceasta include şi toate navele din zonă... Toate acţiunile de luptă pe uscat, în apă şi în aer ale trupelor germane în zonele menţionate vor fi sistate la ora 08,00 dimineaţa potrivit orarului britanic de vară dublu decalat *, în ziua de sîmbătă, 5 mai 1945."

Abia semnat acordul, că a şi fost încălcat de Dönitz. La ora 13 se întîlnesc la Cartierul său general SS-Führer Heinrich Himmler, generalii Keitel şi Jodl, gauleiter-ul SS Wegner şi cîţiva ofiţeri de marină. Ei hotărăsc să ignore pur şi simplu propoziţia „Aceasta include şi toate navele din zonă". Dönitz dă „amiralităţii" sale ordinul de a trimite toate vasele în stare de funcţionare spre Răsărit. Sub cuvîntul de ordine „Salvare de bolşevism" ele urmează să scoată soldaţi şi civili în ultimul port ţinut încă de Wehrmacht, Hela lîngă Danzig, şi să-i aducă spre vest. Acţiunea reuşeşte. Cu excepţia celor 19 152 de oameni care-şi pierd viaţa pe parcursul acţiunii.

La Neustadt, chiar şi în dimineaţa aceasta, cînd aici războiul se sfîrşise, marea aruncă din nou sute de cadavre la mal. Toţi morţii sînt îngropaţi în gropi comune, săpate

* Orarul britanic de vară dublu decalat corespunde orarului de vară german simplu, deci în ambele variante ora 8.

în mare grabă pe plajă. Timp de ani și zeci de ani de-a rîndul marea va tot săpa în mal și va tot dezgropa osemintele acelor oameni.

În septembrie 1945, postul de jandarmi Timmendorferstrand raportează următoarele pînă astăzi au fost îngropate 751 de cadavre aruncate de mare la mal. S-a procedat pe cît posibil la o identificare autorizată a cadavrelor, iar apoi ele au fost îngropate în cimitirul Timmendorfer Strand, parte din ele în gropi comune."

În memoria celor morți, Comitetul internațional al deținuților, din care fac parte și Rudi Goguel, Heinrich Mehringer, Alexandr Mahnev, Vasilii Bukreiev și Erwin Geschonneck, hotărăște organizarea unui marș funerar de-a lungul plajei, de la Neustadt și pînă la Pelzerhaken. Acolo unde ieșise la mal Bogdan Suhoviak se afla cea mai mare groapă comună. La 7 mai 1945, o zi înainte de încetarea definitivă a crimelor celui de-al II-lea război mondial, un lung cortegiu de oameni din multe țări ale lumii se deplasează într-o tăcere deplină de-a lungul mării, care mai arunca și acum cadavre la mal. Ofițerul sovietic Alexandr Mahnev scrie în legătură cu acest moment „Pe drumul de țară, de-a lungul țărmului golfului, oamenii se adunau la locul convenit mulți ruși, francezi, cehi, polonezi, italieni precum și o serie de rusoaice *. Ne-am continuat drumul de-a lungul pădurii. O peninsulă ieșea din apă asemenea unui bulgăre de pămînt. Pe ea zăceau de-a valma cadavre aduse de ape. La marginea pădurii fusese săpată o imensă groapă comună. Am început să-i înmormîntăm. Am alergat multă vreme de la un cadavru la altul și le-am tot privit chipurile

* Prizoniere din lagărul de concentrare Stutthof, precum și femei deportate din Ucraina ca „mînă de lucru din Răsărit", adusă să lucreze pe domeniile din Holstein.

înnegrite, umflate de apă. Speram să-l găsesc printre morți pe prietenul meu Vasia. Nu l-am găsit. Cu siguranță că mai plutea încă pe undeva, în largul mării. Am construit din piatră cît ne-am priceput de bine, un monument funerar, pe care am scris cu litere mari negre „Veșnică amintire deținuților din lagărul de concentrare Neuengamme. Ei au pierit la scufundarea navei Cap Arcona la 3 mai 1945".

Un deținut norvegian din lagărul de concentrare rostește un necrolog. Apoi un pluton de soldați britanici de sub comanda căpitanului Pratt trage o salvă deasupra mormîntului încă deschis. Mulți oameni plîng, plîng și oameni din Neustadt.

În ziua următoare însă, iată-i jubilînd E pace ! Oameni care-și sînt complet străini se îmbrățișează. În piață începe un fel de petrecere, se bea, ba chiar se dansează. Sînt și germani în mulțime. Deodată se aduce și de mîncare. Totul aici pare o înfrățire între popoarele lumii, pe cînd în toate celelalte orașe germane domnește o tăcere împietrită.

Zofia Pracka nu-și găsește frații

La cîteva zile după această sărbătoare a păcii la Neustadt, ajunge aici și Zofia Pracka. De la Plön fusese trimisă la Haffkrug. Acolo englezii reuniseră toate „persoanele deportate" într-un mare „Displaced Persons Assembly Camp" (lagăr de adunare a persoanelor deportate). Haffkrug se află la doar cîțiva km mai la sud de Neustadt. Cînd a ajuns pe plajă, a văzut zăcînd acolo o mulțime de cadavre. Printre ele și cele ale unor oameni cu un

„P" roşu cusut pe hainele vărgate, polonezi. A aflat de atacurile asupra vaselor, în momentele în care cerul era senin, putea să şi vadă în depărtare epava navei „Cap Arcona".

Zofia Pracka a plecat la Neustadt. A tot căutat şi a tot căutat. Dar fraţii nu şi i-a găsit. În schimb, a găsit un medic polonez, Dr. Janusz Okła, care-i văzuse pe „Cap Arcona" pe cei doi fraţi Tadeusz şi Stanislaw Pracki. Asta se întîmplase înainte de atac. Şi a mai găsit pe încă cineva. Pe medicul deţinut Dr. Tadeusz Kowalski. Acesta îi mai văzuse pe cei doi fraţi pe punte, cînd vasul începuse să ardă. Şi, în sfîrşit, a mai întîlnit şi un polonez, care lucrase ca infirmier în spitalul din Neuengamme, Gerard Pisarski, un tînăr de douăzeci de ani. Acesta se aruncase în apă cam în acelaşi timp cu fraţii Pracki. O bucată de timp îi mai văzuse. Apoi însă a intrat el însuşi în panică, pentru că nu învăţase niciodată să înoate şi nu ştia decît să „vîslească" puţin. Pînă cînd un camarad german mai în vîrstă, care înota în preajmă, i-a arătat ce să facă ; şi, se vede că în timp ce Gerard Pisarski lua primele sale lecţii de înot, scăpînd astfel cu viaţă, cei doi fraţi Tadeusz şi Stanislaw Pracki, în vîrstă de 22 şi 20 de ani, probabil, că se duseseră la fund. Gerard Pisarski nu-i mai văzuse. Nu i-a mai întîlnit nici la Şcoala de echipaje pentru submarine.

Zofia Pracka continuă să-i caute. Întreabă sute de oameni. Zi de zi cutreieră plajele, întoarce cadavrele umflate de apă cu faţa în sus, îşi caută fraţii. Zadarnic.

Polonezii salvaţi de la Neustadt o primesc în mijlocul lor ca pe o soră. Rămîne aici un an întreg. La 8 mai 1946 se întoarce în sfîrşit în Polonia. La Józefin, oraşul în care domiciliază, nu mai trăieşte acum nimeni din familia ei. Tatăl, mama şi cei doi fraţi au fost victime ale

acestui război. Nu, zice ea, dacă e să o luăm așa, nu victime ale războiului, ci victime ale fasciștilor. Mai avusese și trei unchi, frații tatălui ei. Nici pe aceștia nu i-a mai găsit Unul dintrei ei, Stanislaw Pracki, murise de foame în lagărul de concentrare Dachau. Ceilalți doi, Franciszek și Waclaw Pracki, fuseseră împușcați de germani la Tomaszów Mazowiecki, împreună cu alți 118 „ostateci" din Polonia.

Cum mai poate arăta viața pentru o femeie ca Zofia Pracka ? Zofia se înscrie la facultatea de farmacie, ajunge farmacistă, se căsătorește cu inginerul Tadeusz Raczynski, are trei fetițe Barbara ajunge medic, Agnieszka ecolog, iar Maljorzata se specializează în chimie alimentară.

Îi urăște oare Zofia Pracka pe germani, care i-au pricinuit atîta rău ? „Nu, nu pe germani, pe fasciști." În octombrie 1981 Zofia Pracka a fost din nou în Republica Federală Germania. La Neuengamme, la Neustadt, iar la inaugurarea monumentului de la fostul lagăr de concentrare Neuengamme, ea a adus cu ea ultimele scrisori ale fraților ei și fotografii ale lor, pe care le-a donat muzeului comemorativ.

Supraviețuitorii se întorc acasă

La 9 mai sosește la Neustadt o delegație a Armatei Roșii. Începe întoarcerea în patrie.

La 22 decembrie 1945 Vasilii Bukreiev se află din nou la Moscova. Țara îl sărbătorește. I se decernează titlul de „Erou al Uniunii Sovietice". Astăzi, după treizeci de ani de muncă în conducerea navigației pe Volga, trăiește ca pensionar la Moscova. Activează în „Comitetul veteranilor de război". I-a revăzut de mai multe ori și pe camarazii săi Erwin Geschonneck și Bogdan Suhoviak.

Locotenentul major Suhoviak a mai rămas încă un an întreg la Neustadt, ca ofiţer de legătură polonez. La 8 mai 1946 soseşte la Szczecin, cu un vapor din Lübeck. „Toţi sînt adînc emoţionaţi văzîndu-se din nou în patrie. Deşi fuseserăm eliberaţi încă cu un an înainte, abia acum ne simţim cu adevărat liberi. La 11 mai 1946 ajung acasă, la Poznan. Bunica mea, în vîrstă de 92 de ani, este încă în putere. Mama fusese în toţi aceşti ani grei de ocupaţie raza de lumină a familiei. Iar draga mea soţie muncise din greu, asemenea tuturor polonezilor, la „Warthegau" şi, totuşi, îşi crescuse foarte frumos copiii. Fiul meu, pe care îl văzusem ultima oară la vîrsta de cinci ani, era acum un sportiv înalt, de 11 ani. Cele mai mari dificultăţi le am cu fiica mea. Nu avea nici doi ani cînd am fost silit să-mi părăsesc familia. Acum are 8 şi nu mă recunoaşte Multă vreme mi se adresează cu «nene»."

Erwin Geschonneck se duce la Hamburg. Cînd teatrele de acolo îşi reiau activitatea, apare pe scenă în „Kammerspiele", angajat de Ida Ehre. Interpretează pe berlinezul Kohlenmann în piesa „Das Abgründige in Herrn Gerstenberg", un rol mic. Joacă în piese de Ibsen precum şi în piesa antirăzboinică a lui Wolfgang Borchert „Draussen vor der Tür".

Dar el nu este numai berlinez, el este totodată şi comunist. Pleacă în zona de răsărit, la Berlin, la Bert Brecht şi joacă acolo primul său rol mare, rolul argatului Matti în „Puntila" Devine celebru, i se încredinţează roluri principale în multe filme ale studiourilor DEFA, în „Biberpelz", în „Beil von Wandsbek", în „Hauptmann von Köpenick", în „Nackt unter Wölfen", ...Jeder stirbt für sich allein" şi „Jakob der Lügner" Să tot fie vreo treizeci de filme, pe care şi-a pus amprenta sa acest mare actor. Un singur rol nu i se încredinţase însă să joace : propriul său rol, pe care l-a jucat la Sachsenhausen şi la Dachau, la Neuengamme şi la scufundarea lui „Cap Arcona". 37 de ani

a trebuit să aştepte acest rol. Apoi studiourile de televiziune DEFA au produs filmul „Omul de pe Cap Arcona". Omul este Erwin Geschonneck. Rolul interpretat de el este propriul său rol. Viaţa interpretată pe ecran este viaţa sa. Un film care poate că va ajunge într-o zi şi în Republica Federală Germania, dar poate că pentru asta va trebui să mai treacă timp.

Ne-am făcut doar datoria

Martin Trevor Scott Rumbold, bărbatul care a scufundat „Cap Arcona", n-a ştiut timp de 37 de ani ce navă scufundase. Nici Don Saunders n-a ştiut-o, nici Pierre Clostermann şi nici Johnny Baldwin. Nici unul din piloţi n-a ştiut-o, în afară de Peter West, iar acesta a tăcut.

Peter West mi-a povestit cum aflase aceasta şi ce gînduri l-au frămîntat de atunci. Ulterior, asta înseamnă în vara lui 1982, respectiv la 37 de ani după atacul asupra lui „Cap Arcona". Pe atunci Peter West era deja de cinci ani pilot pensionar al „Royal Air Force" şi trăia în sud-vestul Angliei la o fermă. Îl găsisem printr-un anunţ dat la „Air Mail", ziarul veteranilor din RAF. Îi cunoşteam numele din jurnalele de operaţiuni ale flotei a 2-a aeriene din ziua de 3 mai 1945. Peter West mi-a povestit următoarele

„Am doborît şapte avioane în primele cinci zile ale lunii mai 1945. De atacul asupra navelor în ziua de 3 mai 1945 îmi aduc perfect aminte. Pînă atunci niciodată nu văzusem o asemenea concentrare de vase germane. De necrezut cîte pluteau acuma pe apă. Nave de transport, şalupe de patrulare, submarine. Îmi amintesc bine de un şir întreg de submarine care navigau la suprafaţă. Avioanele „Typhoon" şi-au luat drept ţintă nava cea mare. Au ata-

cat-o cu rachete. Noi trebuia să anihilăm antiaeriana. Apoi veneau avioanele „Typhoon", care au pricinuit distrugeri uriașe navelor. Pe atunci nu știam ce fel de nave erau acelea și cine se găsea pe ele. Ulterior am auzit ce număr enorm de oameni se afla pe nave și că mulți dintre ei au fost uciși. Cît de mulți exact, asta nu mai știu.

Pe urmă am participat la un nou atac, Johnny Baldwin și cu mine. Am zburat în regiunea Schleswig și la nord de Kiel. Majoritatea vapoarelor dispăruseră. Am atacat un aeroport chiar la nord de Kiel. Intenția germanilor era atunci să expedieze din zonă cu acele „Junkers 352" mari unități militare. Dar acestea erau mai curînd planoare pentru mărfuri decît avioane. Apoi am atacat hidroscala de lîngă Schleswig. Eu am doborît două „Dornier 24" și cred că Johnny Baldwin a reușit să doboare un „Ju 88". Apoi am bombardat pe cont propriu bateriile antiaeriene din jurul aeroportului Schleswig. Îmi amintesc bine de acel moment, căci de pe timpul bătăliei Angliei n-am mai pomenit niciodată un asemenea „foc de artificii" ca în jurul acestui aeroport. Pur și simplu de nedescris. Zburam paralel, unul lîngă altul, Johnny și cu mine, fiecare de cîte o parte a aeroportului, încercînd să dispersăm astfel focul antiaerienei. Apoi l-am pierdut din ochi pe Johnny și el pe mine. Îmi amintesc că l-am întrebat prin radio : „Unde dracu ai dispărut, că nu te mai pot vedea ?" De fapt, doar norii de fum de la bateria antiaeriană erau cei care ne împiedicau vederea. Au fost momente foarte grele pentru noi. Am mai atacat apoi fiecare cîte un hidroavion aflat pe apă. Da, aceasta a fost ziua de 3 mai și participarea noastră la marele atac împotriva navelor.

Trei zile mai tîrziu am aflat cine erau cei de pe nave. S-a întîmplat astfel : la 5 mai am doborît, la nord de Hamburg, un mic avion de tipul „Fieseler Storch". Însă indivizii de la secția de informații mi-au declarat că doborîrea acelui avion nu-mi poate fi recunoscută, întrucît

camera mea de luat vederi nu funcționase și deci nu puteam prezenta imaginea înregistrată pe peliculă a acțiunii mele. Avioanele noastre erau înzestrate cu camere de luat vederi, care erau cuplate cu tunurile de bord. De fiecare dată cînd apăsai pe butonul „foc", camera înregistra și ea imaginea obiectivului asupra căruia îți îndreptaseși focul. Acele imagini constituiau pentru cei de la secția de informații dovezile pe baza cărora îți recunoșteau sau nu doborîrea vreunui obiectiv. Ori le aduceai fotografiile, ori le aduceai pilotul în persoană. Mi-am luat deci un Jeep și m-am deplasat la locul unde doborîsem avionul. Era undeva la nord-vest de Hamburg, îmi scapă acum numele localității, și am trecut cu Jeep-ul prin Hamburg. Era ziua în care a intrat în vigoare armistițiul. Și iată că am identificat, într-adevăr, locul în care doborîsem avionul, am făcut o fotografie și ne-am întors. Cînd am ajuns la Fassberg, acolo era în toi o mare petrecere, evident pentru a sărbători victoria. Un alt camarad de-al meu plecase însă pînă la Lübeck. Nu mai știu exact cine era. Cînd s-a întors, m-a întrebat „Știi că pe unul din vase erau de fapt deținuți, că nava s-a scufundat, iar ei s-au înecat cu toții ?" A fost o veste foarte tristă într-o zi ca aceasta. Era îngrozitor să te gîndești că niște oameni, care ne așteptaseră pe noi să-i eliberăm, fuseseră apoi împușcați chiar de noi. Noi însă nu știusem nimic. Nava respectivă nu purta nici un fel de semn distinctiv care să ne indice că transportă deținuți și atunci bineînțeles că avioanele „Typhoon" au scufundat-o. Da, acum îmi amintesc, erau cîteva mii de oameni pe navă, nu-i așa ? Parcă vreo șapte mii ? Îmi amintesc în orice caz că era vorba de o cifră enormă. Probabil că i-au înghesuit acolo ca pe niște sardele, căci nu era o navă prea mare. Cît de mare ? 27 000 de tone, un uriaș al oceanelor ? N-aș fi crezut. Văzută de sus,

părea mult mai mică. Am auzit pe urmă că marea a fost zile de-a rîndul acoperită de cadavre. Trist, foarte trist. O eroare monstruoasă. Greşeala însă s-a datorat faptului că n-a existat nici cel mai mic indiciu — îmi amintesc asta foarte bine — care să arate că navele ar fi altceva decît nişte nave obişnuite de transport. Noi declanşasem atacul asupra forţelor maritime şi era deci de datoria noastră să atacăm navele de transport, navele de război precum şi tot ceea ce plutea pe mare sub pavilion nazist."

Moartea s-a prezentat la petrecerea dată în cinstea victoriei

Pierre Clostermann nu-şi mai aminteşte deloc de atacul împotriva vapoarelor. El, vestitul Clostermann, „asul aviaţiei", „primul pilot de vînătoare al Franţei" (titlu primit încă de la vîrsta de 24 de ani), învingătorul din 33 de grele bătălii aeriene, autorul cunoscutei cărţi „Marea arenă", şi-a şters complet din memorie această cea mai sîngeroasă zi din cariera sa de aviator. A scris un capitol întreg despre ziua de 3 mai 1945, l-a intitulat „Ultima încercare" *, dar în legătură cu „Cap Arconă" nu găsim în el nici un cuvînt. Doar legenda despre plănuita fugă a conducerii naziste în Norvegia o întîlnim şi la el „De la o oră la alta devine tot mai evidentă manevra de retragere spre Norvegia. Marele convoi de nave din dreptul oraşul Kiel, traficul aerian neîntrerupt peste Skagerrak, rezistenţa îndrăcită la sol... Mă gîndesc tot timpul la avansarea mea şi simt urcînd în mine ceva ca un fel de

* Pierre Clostermann, *Die grosse Arena* (Marea arenă — *Nota trad.*), Alfred Scherz Verlag, Bern, 1951, p. 311.

ură. Evident că situaţia mea ar fi într-adevăr foarte delicată dacă pe englezi nu i-ar caracteriza acel spirit deschis, sportiv Căci în fond eu nu sînt decît un sublocotenent şi am totuşi sub comanda mea ofiţeri englezi mai mari în grad, o sută douăzeci de piloţi şi nouă sute de oameni. Cunosc prea bine strădaniile Cartierului general de la Londra de a-mi îmbunătăţi în această privinţă situaţia. Celor de la Paris însă nici nu le pasă. Acolo singura lor grijă este politica şi nu-şi bat prea tare capul cu promovarea unor oameni care încă mai luptă pe front. Dar toate acestea nu mă împiedică să-mi îndeplinesc şi astăzi cele trei misiuni primite. Mă întorc ca bătut..." *

Trei acţiuni de luptă, aşadar, însă asupra căror obiective ? Pierre Clostermann nu-şi mai aminteşte. 37 de ani mai tîrziu susţine într-o scrisoare adresată autorului rîndurilor de faţă :

„Cred într-adevăr — dar este posibil să mă şi înşele memoria — că avioanele „Typhoon" din escadra 122, care n-au fost niciodată utilate cu bombe sau rachete, n-au participat la atacurile împotriva navelor «Cap Arcona» sau «Thielbek». Aş avea toate motivele să-mi amintesc de un asemenea atac, pentru că în anul 1938 călătorisem eu însumi cu «Cap Arcona» între Europa şi Rio de Janeiro. Sincer vorbind, nu ştiu nimic despre tragedia în discuţie, de altfel una din multele tragedii ale celui de-al doilea război mondial." **

Dar chiar dacă Pierre Clostermann nu-şi mai aduce aminte, există totuşi documente care, pe lîngă amintirile camarazilor săi Peter West şi Don Saunders, demonstrează

* Clostermann, *loc. cit.*, p. 312 şi urm.

** Scrisoarea lui Clostermann către autor, din 16. 9. 1982

și ele participarea lui la acel mare „Shipping Strike". În „Wing Intelligence Bulletin" al escadrei 122 nr. 300, de vineri „4th May, 1945, Fassberg" * se află consemnat: „Acei piloți eficienți, care i-au atacat pe barbari în aer, au fost locotenentul Hughes, locotenentul Longley și Wing Officer Saunders. Totodată grupuri de luptă sub comanda locotenentului Hughes și a locotenentului Clostermann au bombardat cu succes obiective pe uscat. Între succese se amintește apoi că locotenentul de aviație Clostermann a distrus un „Focke Wulf 190" și o „Do 24" și a avariat două „Focke Wulf 190", o „Do 24", două „BV 138", două „Arado 232 și un „Ju 52".

În schimb, Pierre Clostermann își amintește cu mult mai bine de gîndurile care l-au frămîntat trei zile mai tîrziu, atunci cînd s-a semnat armistițiul. El, Pierre Clostermann, luptase în acest război ca un sportiv, în goană după succese personale. Pe el nu l-au preocupat nicidecum lagărele de concentrare, dominația nazistă, grupele de atac. „Am avut întotdeauna o mare admirație pentru curajul și hotărîrea piloților germani, relațiile mele cu ei au fost întotdeauna ca de la bărbat la bărbat și nicidecum generate de vrăjmășii istorice."

Clostermann ne declară la fel de franc și ce părere are el despre o carte în care urmează să se relateze povestea, făcută uitată, a vasului „Cap Arcona": „Fac parte din categoria acelora care sînt de părere că războiul a fost suficient de cumplit pentru a nu mai dezgropa acum, după patruzeci de ani, fel de fel de amintiri."

Oare ce gînduri îl frămîntau pe Pierre Clostermann în acele momente, cînd în cazinoul ofițerilor din Fassberg a auzit la radio urlalele mulțimii din Paris și Londra, oameni

* Public Records Office, London, copie în posesia autorului.

fericiți că s-a încheiat îngrozitorul război ? Erau gînduri strict personale, legate de propriul său viitor.

„Se aude zgomot de sticle ciocnite și sparte. Unul aruncase cu toată furia o sticlă, vrînd parcă să izbească cu ea în zgomotul mulțimii, în toți acei oameni care își etalau fără pic de jenă explozia sentimentelor lor de ușurare, fericirea de a se simți liberi... „Ei bine, Pierre, acesta este sfîrșitul. Acum nu mai au nevoie de noi..." Era mai mult decît adevărat ; nu mai aveau într-adevăr nevoie de noi și foarte curînd ne-au făcut s-o și simțim. Sistarea concediilor, călătorii cu avionul rezervate doar gradelor superioare — mici răni, zilnice, care degenerau apoi în plăgi. Am primit o înștiințare din partea Ministerului Aerului din Paris, contrasemnată de un general, prin care mi se aducea la cunoștință că printr-o favoare deosebită și în mod cu totul excepțional fusesem numit locotenent în rezervă.

La 12 mai a avut loc marea paradă la Bremerhaven — o cumplită tragedie. La mai puțin de 300 m înălțime, cele patru avioane ale liniei mele s-au ciocnit în aer zdrobindu-se îngrozitor unele de altele. Parașuta mea s-a deschis în ultima clipă ; au urmat patru bubuituri de tunet cînd cele patru avioane au explodat, izbindu-se de pămînt. Mă văd încă alergînd ca dement spre cele patru trombe de fum, buimăcit parcă de neașteptata catastrofă. La picioarele mele, cu membrele zdrobite, cadavrul lui Robertson, în cămașă kaki, pe jumătate înfipt în pămînt și încă legat de parașuta care nu se deschisese. Cadavrul lui Peter a ars într-o baltă de benzină ; douăzeci de metri mai încolo avionul lui Colson, o masă informă într-un crater înnegrit de flăcări, iar undeva, pe sub fiare, carne carbonizată și oase. Deasupra, răspîndite pe cer, cele treizeci de avioane ale escadrei, fugind care încotro, buimă-

cite complet și parcă debusolate în strădania lor de a vedea și a înțelege."*

Cînd, în vara anului 1982, Don Saunders află împotriva cui fusese de fapt îndreptat atunci atacul și pe cine ucisese, bătrînul de acum începe să plîngă. „N-am știut nimic, n-am știut nimic", repetă el.

Johnny Baldwin nu mai are cum să afle nimic. La sfîrșitul războiului rămăsese pilot al „Royal Air Force", un mercenar. S-a înscris voluntar în războiul americanilor împotriva Coreei în 1950. De atunci este dat dispărut. Iar Martin Trevor Scott Rumbold nu știe ce să spună cînd aude acum despre „Cap Arcona". S-a gîndit cumva în timpul atacului la oamenii de pe vapor ? Nu, „ne gîndeam numai la misiunea noastră. Fiecare îndeplinea ordinele primite și încerca să facă treaba cît mai bine cu putință."

Dar oare ce au crezut ei, piloții aceia englezi ? „Nouă ni se spusese că, cu acele nave conducătorii naziști intenționează să fugă în Norvegia", spune Don Saunders, „sau poate la ruși."

Cum ar fi putut crede altceva ? În nici o carte de istorie din Anglia nu se află adevărata poveste a vasului „Cap Arcona".

Foarte pe scurt este amintit numele navei în expunerea nepublicată „A Short Historical Account of Nr. 83 Group, 1943/45" ** a căpitanului de escadrilă D. R. Morgan, la pagina 27 : „Vase de toate tipurile au fost puse de dușman în stare de marș și s-au adunat în golfurile largi din fața orașelor Kiel și Lübeck. Lăsau impresia că pregătesc un convoi spre Norvegia, pentru a continua apoi de acolo lupta... Noi am presupus că anumiți conducători

* Clostermann, Arena p. 326 ș.u.

** Scurtă privire istorică asupra grupei 83, 1943/45.

din lagăre de concentrare, aflați într-o stare îngrozitoare, naziști de frunte au reușit să fugă de la Berlin la Flensburg, pentru a se salva apoi cu aceste nave în Norvegia sau în țări neutre... Avioanele „Tempests" au atacat cu succes navele de pasageri „Deutschland" (21 046 BRT) și „Cap Arcona" (27 561 BRT) * și le-au produs pagube..." Nici un cuvînt despre deținuții din lagărele de concentrare aflați pe vase. În muzeul lui „Royal Air Force" de la Hendon, lîngă Londra, cauți în zadar vreo mențiune în legătură cu această eroare istorică. Niciodată vreun guvern britanic n-a pomenit măcar un cuvînt despre moartea a cca 7500 de oameni în golful de la Neustadt. Nicicînd nu a fost depusă vreo coroană. Salva căpitanului englez Pratt și a soldaților săi la mormîntul comun de la Pelzerhaken a rămas singurul omagiu adus celor morți.

Naziștii nu iau nici ei la cunoștință scufundarea vasului „Cap Arcona"

Nici Karl Dönitz, succesorul lui Hitler și, în calitatea sa de Mare amiral, om cu multă experiență în navigație, nu a luat niciodată cunoștință de catastrofa vasului „Cap Arcona". Ca șef al guvernului Reichului consemnează în buncărul său doar o singură dată o informație privitoare la un transport de deținuți din lagărele de concentrare: „La 5 mai Standortältester din Mürwik mi-a raportat că o șalandă de pe Vistula, care a parcurs în ultimele săptămîni — cu o întîrziere considerabilă provocată de situația de război — distanța de la Danzig, peste Marea Baltică,

* BRT British Register Tons. Tone registru britanice. — *(Nota red.).*

pînă la Flensburg, ar fi sosit acolo cu cca 300 de prizonieri după cum ar fi constatat și căpitanul portului din Flensburg. Am ordonat ca supraviețuitorilor acestui transport să li se acorde de îndată ajutor și sprijin, în special sub aspect medical" *.

Parcă ar vrea cu tot dinadinsul să arate că n-a auzit niciodată de alte lagăre de concentrare, de Auschwitz, sau Treblinka sau Majdanek, de Neuengamme sau Dachau sau Bergen-Belsen.

La 24 de ani de la sfîrșitul statului nazist acest succesor al lui Hitler declară ritos unui grup de ziariști francezi că despre toate crimele comise de SS și de Wehrmacht el ar fi aflat abia după capitulare, citind un ziar american: „La 7 mai 1945, amiralul von Friedeburg, pe care îl trimisesem la Eisenhower pentru a duce tratative în vederea capitulării, s-a reîntors de la cartierul general al americanilor venind la mine la Flensburg-Mürwik. Mi-a adus un exemplar din ziarul militar american «Stars and Stripes». În acest ziar erau publicate fotografii din lagărul de concentrare german Buchenwald, aflat pe Ettersberg în imediata apropiere a orașului Weimar. Aceste fotografii reprezentînd deținuți din lagăre morți și înfometați erau cutremurătoare. Chiar dacă ținem seama de faptul că sfîrșitul războiului a avut și el o contribuție serioasă, și anume agravînd condițiile de aprovizionare în lagăr, totuși trebuie recunoscut că ceea ce s-a petrecut acolo a fost fără îndoială o crimă, neputînd fi justificată prin nici un fel de motivații. Friedeburg și cu mine precum și întregul meu Stat major am fost îngroziți. Niciodată n-am

* Karl Dönitz, *40 Fragen an Karl Dönitz. (40 de întrebări adresate lui Karl Dönitz — Nota trad.)*, Bernard & Graefe Verlag München, 1979, p. 145 (Trebuie să fie vorba de vreo altă șalandă cu deținuți din lagărul de concentrare Stutthof lîngă Danzig.)

considerat a fi cu putință așa ceva. Apoi, la 9 mai, am primit raportul căpitanului portului în legătură cu șalanda de pe Vistula, de care am vorbit inițial. În aceste prime zile ale lunii mai, deci imediat după capitulare, au ajuns la noi și alte informații despre stările de fapt din lagărele de concentrare germane... În deplin acord cu ministrul meu de externe și cu șeful guvernului provizoriu al Reichului, contele Schwerin von Krosigk, am emis, în calitatea mea de șef al statului, un decret prin care însărcinam tribunalul Reichului, ca instanță de judecată supremă în Germania, cu urmărirea neîntîrziată a acestor cazuri. Decretul meu suna în felul următor

Decret. § 1. Toate abaterile comise la arestarea și interogarea unor persoane, precum și la internarea unor deținuți în lagăre de concentrare, la încartiruirea lor sau în tratamentul aplicat în aceste lagăre, contravenind principiilor general-valabile de drept și morală, precum și dispozițiilor legale în vigoare, vor fi neîntîrziat urmărite de justiție. Abaterile vor fi pedepsite potrivit legilor penale în vigoare, iar sentințele vor fi pronunțate prompt și executate neîntîrziat.

§ 2 (1) Cu cercetarea acestor delicte și cu ancheta acuzării îl însărcinez pe procurorul șef al Reichului de la Curtea de casație. (2) Condamnarea intră în primă și în ultimă instanță în competența Curții de casație.

§ 3. Această dispoziție intră în vigoare din ziua emiterii ei. Cartierul general, 15 mai 1945. Marele amiral, semnat : Dönitz."

Pe cît de ridicol pare ca un mic Hitler numărul doi să mai dispună, după prăbușirea totală a Reich-ului nazist, de Curtea de casație și de procurorul șef al Reichului, cu al căror ajutor intenționa să stăvilească crimele naziste, tot atît de fantasmagorică este și realitatea politică de

mai apoi : căci toți acești oameni, aflați la dispoziția lui Dönitz și cărora el le dă ordine, rămîn totuși în funcțiile lor : nici un judecător nu este condamnat, aparatul de justiție rămîne același ca în timpul lui Hitler, chiar și inventatorul stelei evreiești și al legilor împotriva evreilor se menține în funcție. Ajunge chiar funcționar superior în republica postbelică : Dr. Hans Globke. Și mai ales rezultatele proceselor intentate ulterior criminalilor naziști lasă impresia că ele s-ar fi ținut din dispoziția lui Dönitz.

Împotriva celor ce s-au făcut vinovați de uciderea deținuților de pe „Cap Arcona" și de pe „Thielbek" nu s-a pronunțat nici o sentință. Căpitanul de rangul doi Heinrich Schmidt, care ordonase ca bărcile de salvare să nu culeagă din apă deținuți soldați germani și membrii SS, împingîndu-i înapoi, la moarte, pe deținuții din lagăre a fost pentru scurtă vreme băgat la închisoare de englezi, dar foarte curînd pus din nou în libertate. Gauleiter-ul Karl Kaufmann n-a fost nici măcar acuzat nici de englezi și nici de germani pentru nenumăratele sale crime. Cazul „Cap Arcona" a fost considerat un accident, pentru care de fapt nu este nimeni vinovat.

Masacrul de pe plajele de la Neustadt și Pelzerhaken, asasinarea a circa 400 de oameni n-au preocupat niciodată tribunalele germane de resort. La cinci ani după război, la 12 mai 1950, ministrul justiției din Schleswig-Holstein declara în Landtag ca răspuns la o întrebare venită din partea fracțiunii Partidului Socialist German : „În cazul acuzatului Ziemann s-au făcut în anii 1948 și 1949 ample investigații, iar rezultatele acestora au fost prezentate într-un raport detaliat înaintat guvernului militar la 29 iunie 1949. O dovadă certă a vinovăției acuzatului Ziemann, suficientă pentru trimiterea lui în judecată, nu s-a putut găsi însă." În rest, precizează el, problema asasi-

natelor în masă ar fi fost pe deplin lămurită de „War Crimes Group" — grupul de investigare a crimelor de război.

Pe deplin lămurite, pe deplin inactivi, pe deplin uitate — astfel tratează justiția germană un asasinat în masă.

Pentru ultima oară „Heil Hitler !"

Un învățător de școală primară a ținut un jurnal al zilelor în care s-a petrecut catastrofa. Ernst Willrodt, învățător la școala Rettin-Pelzerhaken, se exprimă în cuvinte simple — așa cum odinioară dascălii consemnau nenorocirile abătute de războiul de treizeci de ani asupra satelor lor : „La 2 mai am ținut copiilor ultimele lecții sub regimul nazist și totodată i-am salutat pe copii pentru ultima oară cu salutul german „Heil Hitler" — în gînd ziceam de fapt „Unheil Hitler". *

Joi, 3 mai, au venit șapte avioane englezești și au aruncat bombe asupra vapoarelor. Urletele de groază ale acelor multe mii de oameni s-au auzit pînă la mal. Oamenii săreau peste bord și înotau în apa rece ca gheața. Foarte puțini au scăpat cu viață.

În după-amlaza respectivă englezii au intrat în Neustadt. Cu o zi înainte ei ajunseseră deja, peste Süsel, la Kiel. Unul din supraviețuitorii de pe „Cap Arcona", care ajunsese înot pînă la mal, a venit pe seară, dîrdîind de frig, la școală și nu s-a mai lăsat dus de acolo. S-a încălzit lîngă sobă după ce primise de la noi niște pantaloni uscați. Era din ținuturile Smolenskului, tîmplar de meserie și,

* În limba germană joc de cuvinte „heil" = slavă „Unheil" = ghinion, nenorocire. — *Nota trad.*

de altfel, un băiat bun. N-a putut mînca decît două bucăţi de pîine şi puţin peşte, iar cînd i-am aşternut de culcare în paiele din grajd şi l-am poftit să se odihnească, a repetat de cîteva ori : „Mulţumesc, tată ! Mulţumesc, tată !"

În dimineaţa următoare Vladimir a pus şi el serios umărul la treabă, în rînd cu noi, iar după amiaza au venit englezii la Pelzerhaken. S-a dus atunci la ei, cu un „Ausweis" în limba engleză. Seara s-a întors însă la noi, cu o mulţime de daruri pe care le primise de la englezi, printre care şi alimente, şi ne-a rugat să-l lăsăm să mai doarmă o noapte în grajd. Era foarte mîndru că acum ne putea oferi şi el cîte ceva. Era foarte mulţumit de traiul din Rusia. Cum ajunsese într-un lagăr de concentrare ? A ajuns ca prizonier într-o fabrică din Gelsenkirchen. Pentru că nu aveau ce mînca, a evadat şi a fost prins la Oldenburg/ Ostfriesland. De acolo l-au tot cărat, prin Bremen şi Hamburg, la Lübeck, pe un vapor — „Cap Arcona". Zicea că vaporul era încă gol cînd l-au suit pe el.

Acum toate acele vapoare nu mai erau decît niste epave pe fundul mării. „Cap Arcona" şi „Deutschland" se află la mică adîncime, aplecate pe o parte, abia se mai zăresc pe deasupra apei.

În noaptea de 2 spre 3 mai au reuşit să evadeze mulţi dintre deţinuţi. Se vorbea că le fugiseră echipele de pază.

Morţi de foame cum erau, s-au dedat la jafuri. În cursul dimineţii de 3 mai, mulţi dintre ei au fost împuşcaţi pe plajă, lîngă strand. Au furat animale din curţile oamenilor şi le-au tăiat. Noi, cei de aici, am auzit foarte bine răpăitul puştilor, cred că mai bine de două ore fără întrerupere ; nu puteam deloc să-mi explic ce-ar putea fi. Căci doar englezii ajunseseră deja la Süsel şi înaintau în direcţia noastră.

Mai tîrziu, mi-a povestit totul doamna Marsen, care locuia chiar lîngă ştrand. În noaptea de 2 spre 3 mai, familia Marsen a auzit deodată o explozie puternică dinspre apă. Marsen a fost imediat de părere că „Arcona" a sărit în aer. Dar cînd a ieşit în fugă din casă, a văzut că era vorba de un alt vapor care se scufunda rapid. Acestea odată constatate, s-au băgat la loc în pat. Dar nici vorbă să mai adoarmă. Şi, la scurt timp după aceea, în imediata apropiere a casei au auzit voci, au perceput cuvinte rostite în nişte limbi străine. Aşa că Marsen s-a dat iar repede jos din pat. A aruncat o privire pe fereastră şi inima i-a stat în loc. Înghesuiţi unul într-altul o mulţime de oameni stăteau în grădina din faţa casei, cît vedeai cu ochii. Şi-au aruncat în grabă o haină pe ei şi într-o clipă au fost afară să vadă despre ce-i vorba. Chiar lîngă zidul casei — în special femei, parte din ele cu copii în braţe. Le-au cerut puţin lapte pentru cei mici, care, spuneau femeile, nu mai primiseră nimic de mîncare de şase zile. Jalnicul aspect al femeilor, ca şi al copiilor părea să le confirme spusele. Copiii erau numai piele şi os, opriţi în dezvoltare. Laptele existent în casă, chiar şi laptele condensat din cutii, a fost de îndată împărţit, apoi cei doi au împărţit cafea femeilor şi bărbaţilor, pînă cînd s-a terminat şi cafeaua. Iar bărbaţii, care îşi doreau cu orice preţ ceva cald, s-au mulţumit şi cu apă caldă. Printre ei se aflau şi treizeci de poliţişti norvegieni, care la vremea respectivă refuzaseră, în patria lor, să intre în SS şi să lupte pentru Hitler, motiv pentru care ajunseseră într-un lagăr de concentrare. Ei asigurau ordinea în rîndurile mulţimii aceleia şi erau şi respectaţi de oameni.

Tocmai cînd doamna Marsen le dădea apă caldă la patru băieţi au apărut doi feldwebeli. Ea i-a rugat să aibă grijă

ca oamenii să fie adăpostiți undeva. „Asta și vrem", a fost răspunsul, și atunci s-au apropiat și doi marinari, dintre care unul s-a răstit la celălalt : „Hai, dă-i drumul și trage odată !" Doamna Marsen : „Doar nu vreți să-i împușcați pe oamenii aceștia ?" „Păi cum altfel ?" „Numai nu în fața ușii mele !"

Zicînd acestea, a intrat în grabă în casă și a auzit răsunînd afară multe focuri de armă, un tir intens. Mulți dintre deținuți au fugit înapoi pe șalanda cu care veniseră. Nimeni nu știa ce să facă cu ei și atunci i-au dus la Neustadt. Se pare că pe drum au mai fost împușcați și alții dintre ei, o mulțime. Cînd au ajuns la Neustadt, aici intraseră deja englezii, pe care oamenii, speriați de moarte, i-au salutat fericiți, ca pe salvatorii lor. Maiorul englez a fost indignat la culme de faptele acestea neomenoase și a vrut să treacă prin foc și sabie întreaga localitate. Doar femeilor și copiilor să li se permită să iasă din Neustadt. A cerut să se prezinte la el doi ofițeri germani. Cum nici unul dintre ofițeri nu a fost dispus să se prezinte, s-au dus la maior preotul de marină profesor Redeker, și un medic militar. Englezul în culmea furiei, a vrut să pună să-i împuște pe loc „Nemții sînt cu toții vinovați de cele întîmplate !" Atunci profesorul Redeker și-a prins în palmă crucea de la gît și a spus : „Asta numai Dumnezeu o hotărăște, el este judecătorul nostru !"

Locuitorii din Neustadt habar n-aveau de nimic, nu știau nimic nici despre deținuții din lagărele de concentrare închiși pe nave, iar cei care credeau că știu ceva nu știau nici ei nimic precis."

Pînă și învățătorul Willrodt care, prin gîndurile sale ascunse legate de „Unheil Hitler", se adaptase întrucîtva

sistemului Reichului nazist, revine destul de repede, în ciuda compasiunii pentru deținuții lihniți de foame, la vechea sa atitudine :

„Orașul Neustadt a fost nevoit să accepte ca foștii deținuți din lagărele de concentrare să-și ia din case tot ceea ce le trebuia, o situație care s-a perpetuat timp de trei sau patru zile și care pentru mulți dintre noi n-a fost deloc ușoară. Cel mai rău s-au purtat în această privință polonezii. Ceilalți străini nu s-au dedat, după cîte știu eu, deloc sau doar în măsură foarte mică la jafuri. La jefuirea magazinelor însă au participat destul de activ și locuitorii din Neustadt.

Totodată ne trezeam acum zi de zi cu tot felul de deținuți din lagăre, care veneau să vadă ce ar putea folosi și ei de prin casele noastre. Căutau în primul rînd lapte, ouă, pîine, carne etc, produse pe care nici noi nu le aveam în cantități mari. Nici noi nu puteam mînca pe săturate. În momentul acela nu găseai nimic nici de cumpărat. Nu te puteai încumeta nici măcar să pleci de acasă, oriunde erai în pericol de a fi jefuit, acasă sau pe drum. În zilele acelea, lucruri mai de valoare au fost îngropate pentru a nu fi chiar la îndemîna tuturor. Cîteva familii au avut mult de suferit în perioada aceasta, s-au furat și haine, vitele erau prinse pe pășuni și tăiate. Starea aceasta de lucruri a luat apoi sfîrșit cînd au fost aduși aici, ca prizonieri, soldați germani. Ei ne-au apărat împotriva deținuților din lagăre."

Cît de repede se schimbă atitudinea ! N-a terminat bine învățătorul să deplîngă soarta prizonierilor umiliți atîția ani de zile, și iată că dintr-o dată soldații germani — de-acum ei înșiși prizonieri — sînt cei care îi apără împotriva deținuților din lagăre, lihniți de foame.

Și încă o lovitură pentru profesor

„În ziua de 5 mai, la amiază, a oprit aici, în fața școlii, o mașină cu un căpitan englez. Am fost obligat să predau toate armele, pușca de vînătoare, o armă de calibru mic (9 mm), armele pneumatice de 6 mm și pistolul, pe deasupra și aparatul de fotografiat cu obiectiv Zeiss-Tessar. Muniția am păstrat-o. Cînd însă am auzit apoi la radio că cel care deține muniție va fi aspru pedepsit, m-am dus și am predat o ladă întreagă la poliție. Atît de jos am căzut noi, așadar, ca nici o altă generație înaintea noastră : nici măcar un șobolan nu mai putem împușca."

Și într-adevăr : Într-atîta de tare am decăzut, încît, după ce ne-am apucat să împușcăm oamenii ca pe niște șobolani, acum nu ne mai lasă nici armele...

Puținul pe care l-am putut face pentru amărîții aceia

Locuitorii din Neustadt au văzut încă mulți ani în fața ochilor vestigiile catastrofei de atunci : pînă în 1950 carena ruginită a vasului „Cap Arcona", culcată pe o parte, a zăcut în golful de la Neustadt. Mai tîrziu epava a fost ridicată și transportată într-un șantier naval din Lübeck, la fiare vechi. Muncitorii de pe șantier care au pătruns în interiorul navei au putut vedea lucruri de-a dreptul cumplite. Tot așa ca și la recuperarea navei „Thielbek", cînd reprezentantul poliției judiciare, Paul Schädrich de la poliția maritimă Lübeck, a întocmit acel proces verbal cutremurător asupra celor găsite la fața

locului „13 cadavre complet descompuse, 19 torsuri, 175 de cranii, 29 maxilare inferioare, 300 femururi, 309 tibii, 262 oase humerus, numeroase alte oase mici de om *.

În timpul lucrărilor de ranfluare în golful de la Neustadt, poliția maritimă Neustadt în Holstein a găsit chiar pe punte două cadavre, care au putut fi identificate.

În cimitirul „Cap Arcona" de la Neustadt, sicriele pline erau îngropate în serie. Identificarea cadavrelor găsite se făcea fără întîrziere, chiar la bordul navei, în măsura în care asupra cadavrelor se găseau semne de recunoaștere. Acțiune la care și-au adus o contribuție însemnată șeful Misiunii franceze de la Lübeck, locotenentul Auboiroux și reprezentantul Asociației VVN **, domnul Stassek din Neustadt în Holstein. Cadavrele și

---

* — Nava „Thielbek" a fost reparată și pusă din nou în funcțiune sub numele de „Reinbek". În anul 1965, societatea de navigație Knöhr und Burchard Nachf. a vîndut vaporul, care de atunci încoace a circulat pe mare, purtînd numele de „Magdalena", sub pavilion panamez, iar mai tîrziu sub numele de „Old Warrior", tot sub pavilion panamez. În anul 1974 a ajuns la fiare vechi la Split, în Iugoslavia. Nava „Athen", avariată doar superficial, a fost predată în martie 1946 Uniunii Sovietice și s-a numit de atunci încoace „General Brusilov". La 27 mai 1947 sovieticii au predat nava Republicii Populare Polone. A circulat apoi mulți ani la rînd sub numele de „Warynski" pentru „Polish Line" între Gdynia și Buenos Aires, și a acostat adeseori la Hamburg. Cu zece ani în urmă a fost scoasă la reformă și se găsește acum ca un fel de depozit plutitor în portul Szczecin.

**Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes — Asociația celor prigoniți de regimul nazist — o organizație a supraviețuitorilor din rîndul deținuților din lagărele de concentrare și pușcării, precum și a altor prigoniți ; denumirea actuală a organizației : „Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes — Bund der Antifaschisten" (Asociația celor prigoniți de regimul nazist — Liga antifasciștilor), organizație deschisă și unor antifasciști mai tineri.

oasele au fost așezate în 49 de sicrie. Din cele treisprezece cadavre complete găsite în cală au putut fi identificate șapte, și anume deținutul de lagăr Josef Weister din Nickelsdorf, deținutul cu numărul P 18050 și deținutul cu numărul P 19579, soldații germani Heinrich Betker din Neudorf, maiorul Vel / Ucraina, Peter Becker din Siegburg și Karl Königsmark din Wroclaw, apoi un membru al echipajului lui „Thielbek", Hans Drechsel din Klein-Neuschönberg în Saxonia. Pe baza corespondenței găsite fie în raniță gata făcute, fie zăcînd pe jos, prin noroi, a măștilor de gaze și a altor obiecte de folosință curentă au fost identificate în total 66 de nume de soldați și membrii SS, care s-au aflat la bord făcînd parte din comandoul de gardă.

La scufundarea navei „Thielbek", la bord se găseau cca 2 800 de deținuți. Cînd s-au terminat lucrările de aducere la suprafață fuseseră găsite cadavrele sau părți de cadavre a cca 200 de persoane (numărate după cranii). Acest număr relativ mic de cadavre sau părți de cadavre găsite, în comparație cu numărul imens de înecați și dispăruți, ar putea părea o contradicție crasă. Contradicția aceasta însă poate fi explicată prin următoarea încercare de reconstituire a desfășurării lucrurilor înainte și după scufundarea navei.

Nava a fost lovită de șapte bombe rachete de calibru mic (cca 30 kg) sub linia de plutire și s-a scufundat în cca 20 de minute. În timpul scufundării multe persoane au fost smulse de pe vas de apa care creștea în interiorul său... Lucru confirmat de declarațiile unor martori oculari, care au susținut că după accident pluteau prin apă nenumărate persoane. După scufundare, nava s-a culcat pe babord. Toate capacele bocaporților au fost luate de

apă, astfel încît intrările sub punte au rămas deschise. Curentul apei şi bătaia valurilor au scos şi ele o mulţime de cadavre din interiorul navei, purtîndu-le în mare, astfel încît în cală n-a mai rămas decît acel mic rest, găsit acum la recuperarea navei. Doar astfel poate fi explicat numărul mic al cadavrelor găsite.

Au mai fost găsite multe linguri vechi, numere de înmatriculare din lagărele de concentrare, scrisoarea unei anumite Ellen Kosse din Berlin către un oarecare Adam Ilyk, avizul de plată al unei anumite Alexandra Rajgrodski din Stockholm trimis prizonierei Gerda Salmenns, scrisoarea unui parlagiu de la abatorul de cai, Gustav Büter din Minden, către deţinutul Friedrich Büter, scrisori ale unei oarecare Thea Coors, Hamburg Harburg, Grosser Schippsee Nr. 1, către soţul ei, deţinutul Heinrich Coors, o scrisoare expediată deţinutului polonez Thadeusz Rakowski de către mama sa, lingura unui soldat sovietic, Korobeinikov, iscălită cu litere chirilice şi purtînd data de 5 08. 42, un aparat de ras avînd înscris pe el numele Debels şi un ceas bărbătesc de buzunar al deţinutului francez Emile Durand, 163 rue de Metz, Pompey, cu data nunţii sale, 27.12.1942 şi avînd alături şi numele „Yvonne".

Şi pe plajele dintre Timmendorf şi Grömitz marea a continuat să scoată bucăţi de leşuri la mal. Administraţia staţiunilor a făcut tot ce i-a stat în putinţă ca fenomenul să nu devină public. La sfîrşitul lunii mai 1971, Dirk, băieţelul de doisprezece ani al unui inspector de asigurări din Hamburg a găsit în campingul „Am hohen Ufer" de lîngă Neustadt un schelet omenesc, „osemintele unui tînăr păstrate într-o perfectă stare". „Sperietoarea", cum i s-a spus, a fost îngrămădită într-o căldare de plastic şi a fost anunţată poliţia din Neustadt. În dimineaţa următoare, criminalistul Klaus Grage a venit după gă-

leată „Este ceva absolut cotidian pentru noi. Ştim de la bun început sînt cadavrele noastre de tip „Cap Arcona". Oamenii găsesc vreo douăzeci — treizeci de bucăţi pe an." *

Pentru alţi oameni însă, fenomenul nu este doar „ceva cotidian". An de an, la 3 mai, la Monumentul funerar „Cap Arcona" din Neustadt se adună foşti luptători din Rezistenţă şi prizonieri din lagărele de concentrare. Germani, polonezi, francezi, danezi. În primii ani după război erau sute. Apoi au rămas tot mai puţini. Acum numărul celor prezenţi creşte din nou. Vin mulţi, foarte mulţi tineri, sînt prezenţi şi primarul din Neustadt şi deputaţii municipali. Iar oraşul Scharbeutz a organizat şi el în anul 1980 un ceremonial comemorativ oficial la monumentul ridicat în cimitirul oraşului. E drept că, la Grömitz, unde de asemenea au fost găsiţi şi îngropaţi multe sute de morţi de pe „Cap Arcona", monumentul este dat uitării. O singură femeie mai depune acolo cu regularitate flori. Este d-na dr. Hilde Büttner, pensionară, odinioară medic la spitalul regional din Neustadt. La vremea respectivă, ea a tratat multe din victimele de pe „Cap Arcona", venite în spital cu arsuri, răni lăsate de gloanţe, subnutriţie, tuberculoză , pe mulţi i-a văzut murind şi pe mulţi i-a făcut sănătoşi. De aici s-au născut legături şi prietenii. Cînd am depus şi noi flori la monument, ne-a spus cu amărăciune „Sînteţi primii de zece ani încoace." Şi pe malul celălalt, în R.D.G., marea a aruncat la ţărm mulţi morţi de pe „Cap Arcona" şi „Thielbek" Pînă în anul 1948, în zona dintre Pötenitz şi Niendorf în Mecklenburg, se înregistraseră 545 potrivit raportului guvernului din Mecklenburg. Cadavrele au

* Relatare în STERN din 20.7.1971 „Die Skelette von der Ostsee" (Scheletele de la Marea Baltică — *Nota trad.*).

fost înmormîntate într-o mare groapă comună la Tannenberg în Grevesmühlen. Cei nouăzeci de înecați găsiți pe plaja insulei Poel au fost înmormîntați pe Schwarzer Buch, pe un dîmb înalt deasupra mării. Acolo a fost ridicat un monument impresionant, un zid curbat din piatră brută, în fața căruia se află o stelă și trei scînduri mari de lemn, de care fuseseră agățate cadavrele. Cei din Poel au construit singuri acest monument. „Vrem să le arătăm tuturor ce gîndim", ne spune primarul Fritz Reich. El a venit aici la sfîrșitul războiului, ca soldat. A ajutat și el la scoaterea și înmormîntarea cadavrelor. La fel și prietenul său, zidarul Karl-Heinz Rust. El este cel care, în timpul său liber, a ridicat acel lung zid. „A fost puținul pe care l-am putut face pentru amărîții aceia de pe „Cap Arcona". Pe platoul din fața monumentului este așternut pietriș de pe plajă. L-au adus elevii din Poel — l-au cărat o vară întreagă cu coșurile, pînă aici sus. În fiecare an, de „Jugendweihe" *, elevilor din ultima clasă li se predă o lecție despre soarta celor de pe „Cap Arcona" Se formează colective de lucru, se cercetează viața victimelor. Așa se face pretutindeni aici, în Mecklenburg, iar elevii din Grevesmühlen au turnat chiar și un film „Cap Arcona" în studiourile lor pionierești. Actorul principal este Rudi Goguel. În fiecare an, consiliul municipal din Grevesmühlen dă o masă la care sînt invitați toți supraviețuitorii catastrofei cu familiile lor. Cei ce doresc, își pot petrece concediile în casele de odihnă ale întreprinderilor din Grevesmühlen, la Marea Baltică. La moartea vreunuia dintre supraviețuitori, doi membri ai consiliului din Grevesmühlen participă la înmormîntare.

* „Jugendweihe" — în Republica Democrată Germană, începînd din 1955, festivitate oficială organizată la terminarea învățămîntului gimnazial — *Nota trad.*

Şi cum este astăzi ?

Mulţi oameni m-au întrebat în timpul investigaţiilor făcute pentru această carte Pentru ce scrii aşa ceva ? Lasă morţii să doarmă liniştiţi !

Pe morţi însă îi poţi lăsa să doarmă liniştiţi doar atunci cînd ai învăţat ceva din viaţa lor. Căci, grozăviile istoriei se repetă dacă nu învăţăm să înţelegem cine învîrteşte roata ei, cine este victimă şi cine făptaş.

Foarte repede au fost făcuţi uitaţi fasciştii, tot atît de repede crimele lor, şi la fel şi victimele lor. Există trei cărţi despre istoria oraşului Neustadt şi a regiunii Holstein. Două dintre ele nici măcar nu amintesc povestea bombardării celor două nave cu deţinuţi din lagărele de concentrare şi moartea a peste 7000 de oameni. A treia carte a apărut în 1982 : „Das neue Neustadt-Buch" (Noua carte despre Neustadt) de Johannes Hugo Koch. Despre nava „Cap Arcona" nu găsim în carte decît 15 rînduri, despre asasinatul în masă comis asupra deţinuţilor din bărcile de la Stutthof însă, nici un cuvînt. În schimb, poţi citi în lucrare că „cetăţenii străini eliberaţi" „au jefuit parte din prăvăliile şi locuinţele celor din Neustadt, furînd totul, — pînă la ultimul obiect" şi că supravieţuitorii găzduiţi în Şcoala de echipaje pentru submarine „s-au bucurat de libertate deplină" şi „n-au făcut pic de economie la încălzire, curent electric, apă şi gaze naturale."

Propoziţia-cheie a acestei lucrări este însă următoarea : „Doar încet-încet, în timp, s-a putut instaura din nou ordinea."

Asemenea propoziţii pot fi găsite în multe cărţi de istorie germane În ţara noastră a fost instaurată din nou

vechea ordine. Este ca și cum n-am fi învățat nimic. În Școala de echipaje pentru submarine de la Neustadt, acolo unde la 12 mai 1937 — așa precizează „Neues Neustadt-Buch" — s-a instalat „cu surle și trîmbițe Școala de echipaje pentru submarine mutată aici de la Kiel-Wik", s-a mutat apoi în 1956 Marina federală, astfel încît portul Neustadt îndeplinește astăzi din nou „o funcție foarte importantă ca sediu al Marinei și al trupelor federale de pază a frontierei." O omagiere a victimelor de pe „Cap Arcona" de către marina federală nici măcar nu intră în discuție.

Și la baza de aviație Fassberg totul e ca pe vremuri. E drept că de pe „Reichsadler" (vulturul Reichului), cu ghiarele sale arcuite, fixat ca emblemă pe frontispiciul lui „alte Wache", a fost ștearsă svastica, și că aceeași pasăre este numită acum „Bundesadler" (vulturul federal), în limbajul cotidian însă clădirea este și azi denumită tot „Hermann-Göring-Wache", ca și atunci.

Și cu cîtă plăcere vizitează ofițerii și soldații hitleriști de odinioară vechiul lor cîmp de acțiune! „Bătrînii domni ai uniunilor tradiționale vor și ei să revadă locurile unde au luptat odată" — așa vede lucrurile ofițerul de presă, căpitanul Raabe. Și cum această minusculă localitate Fassberg nu a trăit în perioada nazistă și nu trăiește nici astăzi decît de pe urma aviației militare, faptul și-a pus amprenta pe atmosfera acestui oraș militar. De curînd unei străzi i s-a dat numele unui avion nazist, „Strada Mölders". Se înțelege de la sine că și șeful NATO din acea vreme, generalul Haig, pentru care, în calitatea sa de ministru de externe al Statelor Unite, existau și lucruri mai importante decît pacea, a fost oaspetele localității.

Vechiul buncăr uriaș „Valentin" se mai află încă pe rîul Weser la Bremen-Farbe și, ca și în timpurile acelea, este folosit de marină ca depozit : moștenirea lăsată de două mii de deținuți din lagărele de concentrare, printre ei frații Pracki și locotenentul major sovietic Aleksandr Mahnev. Acesta din urmă scrisese atunci, după salvarea sa de pe „Cap Arcona", despre acest afurisit de buncăr „«Valentin» era o fabrică fortificată, în care se putea continua lucrul și în timpul bombardamentelor și ai cărei pereți aveau o grosime de cinci metri. Detașamentul nostru de deținuți era compus din aproximativ 2000 de oameni. Trăiam la vreo patru km depărtare de buncărul Valentin, tot într-un buncăr, ce-i drept de un cu totul alt tip. Era o groapă rotundă de beton cu un diametru cam între 70 și 80 m și adîncă de vreo 15 m. Condițiile noastre de viață erau deosebit de grele. Cei mai mulți dintre noi mureau de foame. Dar germanii completau fără întrerupere rîndurile cu oameni noi. Apoi veneau transporturile din Franța, Grecia și Macedonia. Cînd au capitulat italienii, au fost aduși aici, în mai sau în iunie, vreo 200 de italieni. Veneau din Sicilia, Napoli, de la Roma sau Milano. Din toți, unul singur a rămas pînă la urmă în viață Lucio. El și-a putut ține zilele cu sprijinul bucătarului. O mînă de ajutor a dat și șeful de bloc. Și asta pentru că Lucio își cunoștea atît de bine meseria de bărbier și frizer... Adeseori se primea vreo directivă din lagărul de bază Neuengamme și atunci mulți dintre camarazi erau lichidați printr-o injecție."

Acum antifasciștii din Bremen vor să ridice un monument în memoria victimelor lui „Valentin". E drept că Uniunea Democrat-Creștină din Bremen-Nord se opune, fiind de părere că există destule monumente pentru oa-

meni de acest gen. Acum însă, în primăvara anului 1983, cînd este scrisă cartea de față, se pare că monumentul va fi totuși ridicat.

Nu timpul este acela care s-a schimbat, ci oamenii. Cu cîțiva ani în urmă încă, niște marinari beți ai marinei federale au mai putut cînta, pe melodia „Pescarilor din Capri", cîntecul : „Cînd la Danzig se scufundă în mare flota roșie..."

Întotdeauna însă există în istorie momente în care oamenii nu mai înghit orice și încep să mediteze și să acționeze. Poate că un asemenea moment a constituit în Republica Federală planul de staționare a unor noi rachete nucleare și de nerenunțare la dreptul de a folosi primul aceste rachete. Atunci a luat naștere mișcarea pentru pace, care devine pe zi ce trece tot mai puternică. De atunci tot mai mulți oameni se arată gata să învețe ceva din crimele trecutului, înțeleg pericolul fascismului și doresc să cunoască adevărul despre lagărele de concentrare. Chiar și adevărul despre crimele făptuite asupra prizonierilor de pe „Cap Arcona".

Și, toate acestea odată cunoscute, vei mai fi oare întrebat : De ce scrii așa ceva ? ?

Căutat pentru crimă

În vara anului 1980 procurorul Harald Duhn din Hamburg îl căuta pe un SS-Unterscharführer Peter Wiehagen. Individul, de profesie învățător, spînzurase într-o școală din Hamburg copii evrei. S-a stabilit că Wiehagen lucrase apoi pe „Cap Arcona". Se numărase printre cei care îi opriseră pe deținuți cu forța armelor să se salveze peste bord, pînă în clipa cînd a fost el însuși nevoit să sară

în apă. Apoi, în apă, unul dintre supraviețuitori a văzut un deținut rus pocnindu-l cu o scîndură în cap pe Wiehagen. SS-istul s-a dus la fund și n-a mai ieșit la suprafață. Ulterior tribunalul din Lübeck l-a declarat mort. Cu aceasta procurorul general Döhn ar fi putut clasa dosarul. Nu a făcut-o. A deschis o acțiune de căutare a acelui necunoscut. Acuzat de crimă.

Cuprins

Omul care a scufundat „Cap Arcona"	5
Patru amabili domni în vîrstă	7
Vor izbuti liderii naziști să fugă în Norvegia ?	11
Confortul inamicului	13
900 bombardiere atacă insula Helgoland	18
Unde a rămas lagărul de concentrare ?	23
Victimele care jubilează	25
O mie de oameni sînt arși în hambar	28
Sfîrșitul familiei Pracki	29
Vasul „Wilhelm Gustloff" se scufundă	33
„Reikosee" în căutarea a trei vase	38
Regina Atlanticului de Sud	41
Întîlniri cu un vas-fantomă	45
Un costum vărgat în apa portului	48
Ne așteaptă ceva rău	50
Șeful administrației face socotelile	55
Să fie împușcat căpitanul	58
Rușii ajung în magazia de banane	62
Vedeau apropiindu-se libertatea	63
Hitler a murit — asta înseamnă salvarea ?	64
Așa i-am văzut ultima oară	66

Oare noi nu i-am fi putut salva ? . 70
Captain Rumbold apasă pe „Salva“ 75
Furtunurile de pompieri fuseseră tăiate 78
Mulţi oameni părăsesc vasul 80
Tragem vasul pe uscat 82
Se surpă compartimentul scării 88
Dispozitivele de salvare dau greş 91
Căpitanul este primul care părăseşte bordul 93
Întrecere în alergare peste oameni care ard 96
O mare de capete 98
Un om salvat este aruncat din nou în apă 105
Povestea cu beţişorul 108
Multor barbari li s-a părut rece baia în Marea Baltică 110
Călăii sînt ucişi 113
Ultimii 350 de oameni 115
Un prizonier din lagărul de concentrare îşi bate joc de Hitler 118
Naziştii au şi început să viseze la războiul următor 120
Ţine-l bine, poate mai trăieşte ! 123
Muppel, tu eşti oare ? 124
Moartea îşi continuă opera 125
Sfîrşitul este foarte aproape 126
Bărbieritul pe credit 127
Războiul încă nu s-a sfîrşit 130
Eşti un împuţit de nazist 132
O salvă pentru morţi . 135
Zofia Pracka nu-şi găseşte fraţii 138
Supravieţuitorii se întorc acasă 140
Ne-am făcut doar datoria 142

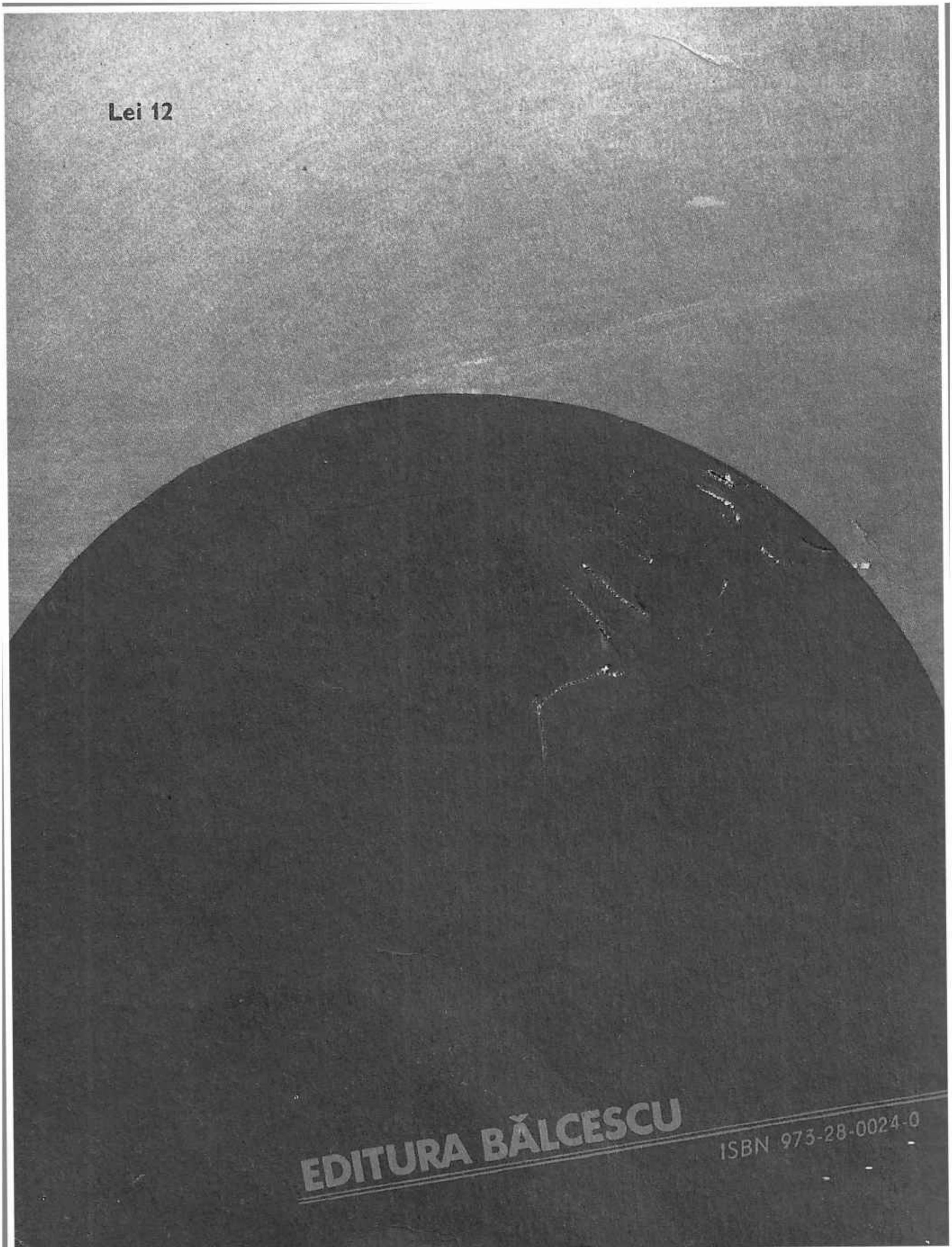
Moartea s-a prezentat la petrecerea dată în cinstea victoriei 145
Naziștii nu iau nici ei la cunoștință scufundarea vasului „Cap Arcona" . 150
Pentru ultima oară „Heil Hitler !" . 154
Puținul pe care l-am putut face pentru amărîții aceia 159
Și cum este astăzi ? 165
Căutat pentru crimă 168

Tehnoredactor FLORIAN SAPUNARESCU

Format 32/70 ×108. Coli tipar 5,50
Apărut — 1990

Comanda nr. 468/80 505
Combinatul Poligrafic București
ROMÂNIA

Lei 12



EDITURA BĂLCESCU

ISBN 973-28-0024-0